Die vorsätzliche Verkehrsgefährdung.
§ 315 Abs. I R. Str. G.

Inaugural-Dissertation
der
juristischen Fakultät
der
Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von
Heinz Ebeling
Referendar aus München

Approbiert am 25. Januar 1937

1937
Buchdruckerei Richard Mayr, Würzburg

Referent: Univ.-Professor Dr. Köhler.

Meinen lieben Eltern in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 8. Aufl. Leipzig 1922.

Amtliche Entwürfe eines allg. deutschen Strafgesetzbuchs nebst amtl. Begrdg. von 1925 und 1927.

Amtliche Sonderveröffentlichung der „Deutschen Justiz" 1935, Nr. 10.

Beling, Grundzüge des Strafrechts, Tübingen 1930.

Binding, Lehrbuch des gemeinen deutschen Strafrechts. Bes. Teil, Bd. II, Leipzig 1904.

— Die Normen und ihre Übertretung. Bd. I und IV. Leipzig 1916.

Bredow-Müller, Das Luftverkehrsgesetz v. 1. 8. 22, Berlin 1922.

v. Buri, Über den Begriff der Gefahr und seine Anwendung auf den Versuch. In: Ger.S. Bd. 40, S. 503.

Celichowsky, Der Begriff der Gemeingefährlichkeit im Strafrecht. Göttinger Diss. 1897.

„Deutsche Justiz" Anpassung der „Richtlinien für das Strafverfahren" an das Gesetz zur Änderung d. Strafgesetzbuchs und zur Änderung von Vorschriften des Strafverfahrens u. d. Gerichtsverfassungsgesetzes vom 28. 6. 35. Jahrgang 1935, 1124.

Ebermayer-Lobe-Rosenberg, Reichsstrafgesetzbuch, 4. Aufl. Berlin und Leipzig 1929.

Eger, Handbuch d. preuß. Eisenbahnrechts, Breslau 1896.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, begr. v. Georg Eger.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.

Finger, Der Begriff der Gefahr und seine Anwendung im Strafrecht. In: Jur. Vierteljahrsschrift 1889, Heft II und III, S. 53 ff.

Frank, Das Strafgesetzbuch für das d. Reich 18. Aufl., 1932, Tübingen 1931.

Gerland, Deutsches Reichsstrafrecht, Berlin und Leipzig 1932.

Gürtner, Bericht über die Arbeit der amtlichen Strafrechtskommission, Berlin, 1934 und 35, 2. A., 2, 312 f.

Hälschner, Das gemeine d. Strafrecht, Bd. II, Bonn 1887.

Hertz, Das Unrecht u. die allg. Lehren des Strafrechts, Bd. I, Hamburg 1880.

v. Hippel, Lehrbuch d. Strafrechts, Berlin 1932.

— Deutsches Strafrecht, Bd. II, Berlin 1930.

v. Holtzendorff, Handbuch des d. Strafrechts, Bd. III Berlin 1881.

Joachimi, Neues Strafrecht. In: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen, Bd. 58, begr. v. Eger, red. v. Meyer, S. 227.

Kander, Die Gefährdung des Eisenbahnbetriebs, Heidelberger Diss. 1908.

Köhler, Deutsches Strafrecht. Leipzig 1917.

— Studien zum Entwurf eines deutschen Strafgesetzbuches, Leipzig 1910.

Koltonsky, Die Transportgefährdung im deutschen Strafrecht. Heidelb. Diss. 1910.

v. Kries, Über den Begriff der objektiven Möglichkeit und einige Anwendungen desselben. In: Vierteljahrsschrift f. Wiss. Philosophie 1888.

— Über den Begriff der Wahrscheinlichkeit und seine Bedeutung im Strafrecht In: Zeitschr. f. d. ges. Strafrechtswissenschaft Bd. IX 1889.

v. Liszt-Schmidt, Lehrbuch d. d. Strafrechts, 25. A. Berlin und Leipzig 1927.

Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen im Deutschen Reich. In: Abhandl. d. Krimin. Seminars 1894 Bd. III, 2.

— Die Eisenbahndelikte des Reichsstrafgesetzbuchs. Wittenb. Diss. 1893.

Merkel, Lehrbuch d. deutschen Strafrechts, 1889.

Meves, Über die Stellung d. Reichsstrafrechts zum Eisenbahnwesen. In: Ger.S. 26, 167.
— Das deutsche Strafgesetzbuch und die Schiffahrt. In: v. Holtz. allg. deutscher Strafr. Zeitung 1873, S. 369 ff.
Mezger, Strafrecht. Ein Lehrbuch. 2. Aufl. München und Leipzig 1933.
Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch f. d. d. Reich. 11. Aufl. Berlin 1927.
— Ergänzungsband z. Kommentar, 11. A., 1934.
Oppenhof-Delius, Das Strafgesetzbuch f. d. d. Reich. Herausg. v. Delius, Berlin 1901.
Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reich. Berlin 1901.
Pfundtner-Neubert-Schäfer, Das neue deutsche Reichsrecht. Berlin 1935.
v. Rohland, Die Gefahr im Strafrecht. Dorpater. Diss. 2. Aufl. 1888.
Schäfer Ernst, Der Stand der Strafrechtserneuerung. In: Deutsche Justiz 1935, S. 952 ff.
Schäfer Leopold, Die Einzelheiten der Strafgesetznovelle v. 28. 6. 35. In: D.J. 1935, 994ff.
Schaper, Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen. In: v. Holtz. Handb. d. Strafr. Bd. III, 1874.
Schaps, Das deutsche Seerecht. Herausg. v. Mittelstein und Sebba, 2. A. Bd. I, Berlin und Leipzig 1921.
Schleicher, Luftverkehrsgesetz-Komment. Berlin 1933.
Schmidtkunz, Die fahrl. Eisenbahntransportgefährdung, Erlanger Diss. 1933.
Schulz, Der Begriff d. Gefahr im Strafrecht, Münster, Diss. 1905.
Schwartz, Das Strafgesetzbuch f. d. D. Reich. Berlin 1914.
Siebenhaar, Der Begriff der Gemeingefährlichkeit u. d. gg. Delikte nach d. Reichsstr.gesb. In: Zeitschr. f. d. ges. Strafr.wiss. Bd. IV, 1884.
Stenglein, Lexikon d. d. Strafrechts nach den Entscheidungen d. R.G. Berlin 1900.
— Kommentar zu d. strafr. Nebengesetzen d. d. Reichs. 5. Aufl. Berlin 1928.
Supper, Das d. Eisenbahnstrafrecht. Tüb. Diss. 1893.
Wundt, Logik. Bd. I, Stuttgart 1880.
Ziegler, Gemeingefahr. In: Die Wehrmittelbeschädigung, Erlanger Diss. 1936, S. 36 ff.

§ 1. Einleitung.

Der ungeheure Aufschwung und die vorbildliche Höhe des deutschen Verkehrswesens sind in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die Staatsgewalt von Anfang an ihr besonderes Augenmerk auf den straffen Aufbau und Schutz dieses so wichtigen Zweiges des völkischen Lebens gerichtet hat. Neben der gewaltigen organisatorischen Leistung ist die Tätigkeit des Strafgesetzgebers von nicht minderer Bedeutung, der von der Erkenntnis ausging, daß der Verkehr, wie er sich auf Grund der technischen Fortschritte, insbesondere durch die ausgedehnte Anwendung von Naturkräften, entwickelt hatte, eines besonderen strafrechtlichen Schutzes bedurfte[1]).

Aus diesen Gründen wurde schon etliche Jahre nach der feierlichen Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth in Preußen am 30. 11. 1840 eine Verordnung erlassen, welche „die Beschädiger von Eisenbahnanlagen" mit Strafe bedrohte. Die übrigen deutschen Länder folgten bald dem Beispiel und erließen ähnliche Schutzvorschriften gegen verbrecherische Anschläge auf den Eisenbahnbetrieb, in welchen vor allem die Gemeingefährlichkeit derartiger Handlungen hervorgehoben wurde.

Das preußische Strafgesetzbuch vom 14. 4. 1851 übernahm den wesentlichen Inhalt der genannten Verordnung. § 294 dieses Gesetzbuches lautete folgendermaßen: „Wer vorsätzlich an Eisenbahnanlagen, deren Transportmitteln oder anderem Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, oder durch Verrücken von Schienen oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport auf der Bahn in Gefahr gesetzt wird, hat Zuchthaus bis zu 10 Jahren verwirkt. Hat die Handlung die schwere Körperverletzung eines Menschen zur Folge gehabt, so tritt Zuchthausstrafe von 10 bis 20 Jahren, und hat infolge der Handlung ein Mensch das Leben verloren, so tritt Todesstrafe ein."

Nach der Gründung des Deutschen Reiches und der damit verbundenen Vereinheitlichung der Gesetzgebung erschien der Inhalt des zitierten § 294 mit geringen Änderungen — es wurden lediglich die einzelnen Störungs-

---

1) vergl. Bschorner: Das deutsche Eisenbahnrecht, S. 190.

handlungen neu gefaßt und anstelle der Todesstrafe trat für die durch Tötung eines Menschen ausgezeichneten Fälle nur mehr Zuchthausstrafe -- im § 315 des Reichsstrafgesetzbuches. Neben der fahrlässigen Begehung wurde in § 316 Absatz II eine Bestimmung eingefügt, welche die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen mit Strafe bedrohte, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzten.

Die Gesetzgebung zum Schutze der Schiffahrt zeigt im Vergleich zu derjenigen der Eisenbahn ein weniger einheitliches Bild. Zutreffend meint hierzu Meves[2]): „Überblicken wir von diesem Gesichtspunkt den Inhalt des R.Str.G., so drängt sich zunächst die Bemerkung auf, daß wir eine Materie vor uns haben, die der Gesetzgeber im höchsten Grade stiefmütterlich behandelt hat; er hat sie weder einer systematischen, noch einer auf Vollständigkeit Anspruch machenden Bearbeitung unterworfen, hat vielmehr nur einzelne Punkte aus ihr herausgegriffen und zum Gegenstand einzelner Strafandrohungen gemacht und hat deshalb — wenn bei irgend einem Stoffe, so gerade hier — dem Leben und Bestehen des Landesstrafrechts ein weites Feld gelassen."

Zwar haben bereits die Hansestädte eine beachtliche Gesetzgebung auf dem Gebiet des Schutzes der Schiffahrt und des Seeverkehrs erreicht, durch den Niedergang des Reiches und den Rückgang der deutschen Seegeltung kam jedoch diese Entwicklung bald zum Stillstand und geriet zu Beginn der Neuzeit in Verfall. Daher finden sich in den Partikularrechten der deutschen Länder nicht viel hier einschlägige Vorschriften. Daß aber die Schiffahrt mindestens im gleichen Maße wie die Eisenbahn vor verbrecherischen Eingriffen geschützt werden muß, hebt Binding[3]) hervor: „Fast noch mehr schutzbedürftige Seiten als der Eisenbahnbetrieb bietet die Schiffahrt dem Strafgesetzgeber. Von alter Zeit her hat er sich mit ihrem Schutz beschäftigt. Auch hier handelt es sich um die dreifache Aufgabe: Dem Transportmittel die Unversehrtheit, den Wasserstraßen die Benutzbarkeit, den eingeschifften Personen und Gütern ihre Existenz zu sichern. Der große Gegenstand ist aber vom Gesetzgeber gesprengt worden. Die Sicherstellung des Betriebes an sich ist ungenügend erfolgt, weil — abgesehen von § 145 — die einschlägigen Gesetze (§§ 321, 22 u. 23) nicht

---

2) a. a. O. S. 369.
3) Binding, Lehrbuch II, 1 S. 54.

die Betriebsstörung als solche, sondern nur die Leben und Gesundheit gefährdende Störung bedrohen."

Im einzelnen hat die Reichsgesetzgebung folgende Strafbestimmungen geschaffen, die sich im R.Str.G. in den §§ 321 bis 323 finden. Die erste Vorschrift schützt das Fahrwasser vor Störungen, während § 322 die Schiffahrt dadurch zu schützen sucht, daß der, welcher zur Sicherung der Schiffahrt bestimmte Zeichen zerstört, nicht aufstellt oder falsche Zeichen aufstellt, mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft wird. Schließlich wird in § 323 das Bewirken des Strandens oder Sinkens eines Schiffes mit Strafe belegt. Daneben muß noch eine Blankettvorschrift des R.Str.G. erwähnt werden, nämlich § 145, der eine Strafe androht für die Übertretung der zur Verhütung des Zusammenstoßes auf See ergangenen Verordnungen. Von diesen Verordnungen mag als wichtigste die Seestraßenordnung vom 5. 2. 1906 genannt sein, zu deren Ergänzung am 31. 3. 1927 die Seewasserstraßenordnung ergangen ist.

Es war demnach das Bedürfnis vorhanden die verstreuten und nur Teilregelungen enthaltenen Vorschriften zum Schutz der Schiffahrt zu ändern, wie es das Gesetz vom 28. 6. 35 getan hat, indem es im § 315 die Sicherheit des Betriebs der Schiffahrt unter strafrechtlichen Schutz stellte und damit die Bestimmungen in den §§ 321 mit 323 für gestrichen erklärte.

Das Luftfahrtwesen hat infolge seiner kurzen Entwicklung eine entsprechende junge Gesetzgebungsgeschichte. Jedoch wurde schon vor dem Kriege im Jahre 1913 dem damaligen Bundesrat der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vorgelegt. Am 31. 1. 1914 wurde dieser Entwurf unter gewissen Abänderungen dem Reichstag zugeleitet, welcher einen Prüfungsausschuß einsetzte, allerdings bereitete der einbrechende Krieg den Beratungen ein vorzeitiges Ende. Nach Kriegsschluß wurde der Gedanke alsbald wieder aufgenommen. Ein Erfolg trat aber erst ein, als der Reichsverkehrsminister mit der Aufgabe betraut wurde. Er legte dem Reichstag einen neuen Entwurf vor, der weitgehend Beifall fand, sodaß am 1. 8. 1922 das Luftverkehrsgesetz in Kraft treten konnte.

Der Schutz gegen verbrecherische Eingriffe wurde im § 33 wie folgt geregelt: „Wer Menschenleben dadurch gefährdet, daß er vorsätzlich ein Luftfahrzeug beschädigt, zerstört oder sonst unbrauchbar oder unzuverlässig macht, oder vorsätzlich die Fahrt eines Luftfahrzeuges durch falsche Zeichen oder sonst stört, wird mit Gefängnis nicht unter 3 Monaten bestraft. Hat

die Gefährdung eine Körperverletzung oder den Tod eines Menschen zur Folge, so tritt Zuchthausstrafe ein, bei mildernden Umständen Gefängnis nicht unter 6 Monaten." Durch die Neufassung des § 315 R.Str.G., der den Schutz für den Betrieb der Luftfahrt enthält, wurde der angeführte § 33 des Luftverkehrsgesetzes ebenfalls aufgehoben. Am 21. 8. 1936 wurde das ganze Luftverkehrsgesetz einschließlich einer Durchführungsverordnung neu geregelt.

Man erkannte bald in der Literatur, daß die gesetzlichen Bestimmungen, wie sie vor 1935 galten, nicht mehr den Bedürfnissen der Praxis gerecht wurden und dem neuen Rechtsdenken nicht mehr entsprechen konnten.

„Die Vorschriften des geltenden Strafgesetzbuches über den Schutz des Eisenbahnverkehrs und der Schiffahrt gegen Sabotage waren ganz veraltet. Der Luftverkehr ist durch § 33 des Luftverkehrsgesetzes auch nur unzureichend gegen Sabotage geschützt. Bei den Arbeiten zur Reform des Strafrechts war deshalb schon in den früheren Entwürfen eine wesentliche Verbesserung in den Tatbeständen wie den Strafdrohungen vorgesehen, die von der amtlichen Strafrechtskommission übernommen und weiter verbessert worden sind. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß die Einführung dieser Verbesserungen dringend ist und nicht bis zur Gesamterneuerung des Strafrechts aufgeschoben werden kann"[4]. Daher nahm die Strafrechtsnovelle vom 28. 6. 1935 umgreifende Verbesserungen in den fraglichen Tatbeständen vor und faßte die Gefährdung des Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftfahrtsbetriebes erstmalig im Anschluß an die Entwürfe eines Strafgesetzbuches von 1925 und 1927 in einem Tatbestand zusammen. Für die vorsätzliche Begehung wurde in § 315 folgende Fassung festgelegt: „Wer die Sicherheit des Betriebs einer Eisenbahn oder Schwebebahn, der Schiffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft. In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter 5 Jahren oder auf lebenslanges Zuchthaus oder auf Todesstrafe zu erkennen."

4) L. Schäfer in Pfundtner-Neubert II c 6, S. 79.

Im Absatz II wird die vorsätzliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebs einer Straßenbahn mit Strafe bedroht, dies liegt jedoch außerhalb des Rahmens der vorliegenden Arbeit.

Dagegen ist der Absatz III von Bedeutung, der den Begriff der Gemeingefahr erläutert. Sein Wortlaut ist: „Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt."

I. Die Hauptmerkmale der Verkehrsgefährdung nach § 315 Absatz I.

Die Gefährdung des Betriebs der Eisenbahn und Schwebebahn, der Schiffahrt und der Luftfahrt weist verschiedene einheitliche Kennzeichen auf. Die betreffenden Verkehrszweige zeichnen sich vornehmlich dadurch aus, daß sie weitgehend für ihren Betrieb elementare Kräfte verwenden; die Folge davon ist, daß ein Schaden, hervorgerufen durch verbrecherische Eingriffe, nicht leicht zu übersehen ist, weil die Begrenzung der verursachten Gefahr dem Täter zumeist entzogen ist. Ein weiteres, diesen Betrieben allein innewohnendes Merkmal liegt darin, daß ihre Beförderungsmittel eigene Fahrwege benützen, die einerseits dem allgemeinen Verkehr nicht zugängig sind, andrerseits sich durch ihre Besonderheit hervorheben. Deshalb kann man der Einfachheit halber von der Verkehrsgefährdung nach § 315 Absatz I sprechen, worunter die Gefährdung der genannten Betriebe verstanden werden soll. Der Zusatz „nach § 315 I" deutet daraufhin, daß damit keinesfalls die übrigen Verkehrsarten aus dem Begriff des Verkehrs ausgeschieden werden sollen.

§ 2.

1. Begriff der Eisenbahn und Schwebebahn, der Schiffahrt und Luftfahrt.

Es erscheint zunächst zweckmäßig die leitenden Begriffsmerkmale des § 315 klarzustellen. Daher soll untersucht werden, was unter Eisenbahn, Schwebebahn, Schiffahrt und Luftfahrt zu verstehen ist und wie weit

diese Begriffe zu fassen sind. Ferner ist es notwendig den Begriff des Betriebes und seine Abgrenzung herauszustellen.

a) Der Begriff der Eisenbahn und Schwebebahn.

Unter Eisenbahn im Sinn des R.Str.G. soll hier verstanden werden jede zum Befördern von Menschen und Gütern bestimmte Anlage, bei der sich die Beförderungsmittel am Erdboden — von einer elementaren Kraft betrieben — auf metallener vom übrigen Verkehr gesonderter Grundlage fortbewegen.

Als elementare Kräfte kommen hauptsächlich die Naturkräfte in Betracht[1]), die die Technik den Menschen zunutze gemacht hat oder auch noch nutzbar machen wird, so z. B. Dampf, Elektrizität, Schwerkraft, dann die Wirkung von gepreßter Luft und anderer Gase, ferner Sprengwirkung verschiedener Stoffe, nicht aber gehört zu den elementaren Kräften die tierische Kraft. Demnach fällt die Pferdebahn, deren Dasein wohl schon als historische Erscheinung bezeichnet werden kann, nicht unter den Begriff der Eisenbahn. Diese Meinung ist die herrschende[2]), auch das Reichsgericht hat sich nach einigem Zögern ihr angeschlossen[3]). Die Quelle des R.Str.G., nämlich die hier einschlägigen §§ 294, 95 Pr.Str.G. läßt ebenfalls diesen Schluß ziehen.

Die Frage, ob jede Art von Eisenbahnen hierher gerechnet werden soll, ist dahin zu entscheiden, daß jede Bahn den Schutz des § 315 genießen soll, sei es eine öffentliche oder private, eine Kleinbahn oder Vollbahn. Ferner ist es gleichgültig, ob sie dem Orts- oder Fernverkehr dient oder nur als Werkbahn Benützung findet[4]).

Man muß beachten, daß in den §§ 317, 18 gefordert wird, daß eine „zu öffentlichen Zwecken dienende" Telegraphenanlage gefährdet sein muß, woraus sich folgern läßt, daß wenn der Gesetzgeber den privaten Bahnen einen strafrechtlichen Schutz hätte versagen wollen, er dies auch in der

---

1) so Schaper in v. Holtzend. Handb. III S. 861, R.G. 5, 309.
2) Allfeld a. a. O. S. 537, v. Liszt a. a. O. S. 524, Frank § 315 A. II; Olshausen § 315 N. 3 b
3) R.G. 11, 33; und 35, 12.
4) Frank § 315 II, 1, v. Liszt a. a. O. S. 523, Loock a. a. O. S. 44, R.G. 9, 235; 13, 380.

Fassung des § 315 zum Ausdruck gebracht haben würde. Vor allem ist aber zu bedenken, daß die technische Eigentümlichkeit und die daraus entspringende Gefährlichkeit des Betriebs in den Vordergrund gestellt werden muß und weniger Wert auf die wirtschaftliche Bedeutung gelegt werden darf. Die Fortbewegung der Beförderungsmittel muß auf metallenen Schienen, welche die Fahrbahn genau vorzeichnen, erfolgen. Sonstige Anlagen, etwa Signalzeichen und andere Vorrichtungen, sind nicht unbedingt erforderlich. Das Fehlen solcher Anlagen ist nicht geeignet ein Vorliegen der Eisenbahn in Frage zu stellen. Auch die Metallart erscheint gleichgültig.

Dagegen gehen die Meinungen auseinander bei der Frage, ob auch ein gespanntes Drahtseil genügt, auf der sich die Bahn fortbewegt. Schwartz[5]) und Supper[6]) halten diese ebenfalls für Eisenbahnen, während Olshausen[7]) eine Unterscheidung macht zwischen den Bahnen, die sich auf Schienen fortbewegen, den Zahnradbahnen, welche er als Eisenbahnen betrachtet und zwischen den Bahnen, die lediglich an einem Drahtseil fortbewegt werden, die eigentlichen Schwebebahnen, welche nach seiner Ansicht von dem Begriff der Eisenbahn auszuscheiden sind. Das Gesetz vom 28. 6. 35 klärt die umstrittene Frage, indem es neben dem Betrieb einer Eisenbahn den einer Schwebebahn besonders hervorhebt. Man kann daraus den Schluß ziehen, daß der Gesetzgeber die von Olshausen gemachte Unterscheidung rechtlich festlegen wollte. Demgemäß unterscheiden sich Eisenbahnen und Schwebebahnen nur durch die Art der von ihnen benützten Wege. Der Eisenbahn dienen die am Erdboden befindlichen Schienen, während die Schwebebahn mittels gespannter Drahtseile sich schwebend durch die Luft fortbewegt, sei es horizontal oder in langsam ansteigender Weise. Eine lediglich Auf- und Abwärtsbewegung, z. B. von Aufzügen oder Elevatoren, genügt nicht.

Übereinstimmend wurde bisher angenommen, daß die Straßenbahn auch unter den Begriff der Eisenbahn fällt[8]). Die Strafrechtsnovelle von 1935 nimmt in Anlehnung an die Entwürfe zu einem neuen Strafgesetzbuch von 1925 und 1927 einen anderen Standpunkt ein. Für die Gefährdung des Straßenbahnbetriebs wurde in § 315 Abs. II ein eigener

5) a. a. O. N. 1.
6) a. a. O. S. 32 N. 7.
7) a. a. O. § 315 N. 3.
8) so Olshausen a. a. O. § 315 3 c; Gerland a. a. O. § 128 A. 1, R.G. 11, 33.

milderer Strafrahmen gewählt und damit eine deutliche Grenze zwischen der Gefährdung des Eisenbahnbetriebes und des Straßenbahnbetriebes gezogen. Von einer Definition des Begriffs der Straßenbahn hat der Gesetzgeber jedoch Abstand genommen, sodaß zu untersuchen bleibt, in wieweit sich eine Abgrenzung der beiden Begriffe im Sinn des Strafgesetzbuches durchführen läßt.

„Straßenbahn und Eisenbahn unterscheiden sich voneinander durch die Art der von ihnen befahrenen Wege. Die Eisenbahn fährt auf besonderen nur für sie bestimmten Wegen, die Straßenbahn dagegen benützt Wege, die dem allgemeinen Verkehr dienen"[9]). Eine Eisenbahn bleibt Eisenbahn, auch wenn ein Teil ihrer Fahrstrecke allgemeine Wege benützt; desgleichen bleibt eine Straßenbahn Straßenbahn, selbst dann, wenn sie eine Teilstrecke ihrer Fahrbahn auf eigenen Wegen fährt, wie es am Rand der Großstädte nicht selten vorkommt. (Z. B. die Nürnberg—Fürther Straßenbahn.)

Mit dieser Abgrenzung ist eine befriedigende Lösung gefunden, allerdings muß noch auf verschiedene Bedenken, welche Schmidtkunz[10]) hierzu äußert, kurz eingegangen werden. Schmidtkunz geht aus von der amtlichen Begründung des Entwurfes von 1927, der die aufgezeichnete Grenze buchstäblich ziehen wollte und eine Straßenbahn dann unter den Begriff der Eisenbahn rechnete, sobald sie eine dem allgemeinen Verkehr zugängliche Strecke verließ um Geleise zu befahren, die als eigener Bahnkörper angelegt waren, und umgekehrt eine Eisenbahn als Straßenbahn betrachtete, insoweit sie dem übrigen Verkehr dienende Wege benützte. Er kommt daher zu folgendem Schluß[11]): „Dieses Ergebnis kann nicht befriedigen, denn damit wird die Frage, ob eine schwerere Bestrafung wegen Eisenbahnbetriebsgefährdung oder eine mildere wegen Straßenbahngefährdung Platz greifen soll, nicht davon abhängig gemacht, ob eine Eisenbahn oder Straßenbahn überhaupt gefährdet wurde, sondern ob sie an der betreffenden Stelle als das eine oder das andere Verkehrsmittel anzusehen ist. Wenn schon so entscheidende Bedeutung der Schnelligkeit der Fortbewegung beigelegt wird, daß bei geringerer Geschwindigkeit eine Straßenbahn, dagegen bei höherer eine Eisenbahn gefährdet sein soll, so

9) vergl. Entwurf 1927, Begründung S. 110; Entw. 1927, S. 120.
10) a. a. O. S. 64.
11) a. a. O. S. 65.

ist doch darauf hinzuweisen, daß hiermit recht merkwürdige Ergebnisse denkbar sind.“

Der Gedanke, daß die Trennung von Eisenbahn und Straßenbahn derart durchgeführt wird, daß im Einzelfall jeweils geprüft wird, ob das betreffende Streckenstück der Bahn als eigener Bahnkörper oder als allgemeiner Weg sich darstellt, ist jedoch so fernliegend und lebensfremd, daß er ernstlich von niemand vertreten wird. Vielmehr muß bei Prüfung dieser Frage der Zweck und die gesamte Anlage des betreffenden Verkehrsmittels in Betracht gezogen werden.

Die Straßenbahn, die heute aus dem Großstadtverkehr nicht mehr wegzudenken ist, besitzt entsprechend ihrem Verkehrszweck eine besondere Anlage und Bauart. Sie ist in erster Linie zur Bewältigung des Personenverkehrs eingerichtet. Ihre Geschwindigkeit hat eine gewisse Grenze, die unter der Durchschnittsgeschwindigkeit eines Zuges liegt. Auch wenn sie Teilstrecken auf eigenem Geleiskörper fahren kann, ist ihre Schnelligkeit doch nicht der der Eisenbahn gleichzusetzen. Untergrundbahnen und Hochbahnen, die nur besondere Wege benützen (z. B. die Berliner Untergrund- und Hochbahn), sind dagegen als Eisenbahnen anzusehen, was sich auch schon aus ihrer Zweckbestimmung und ganzen Anlage folgern läßt; denn sie erreichen beträchtlich höhere Geschwindigkeiten als die gewöhnlichen Straßenbahnen und gleichen in ihrem Betrieb stark dem einer Eisenbahn.

Der durch die Gefährdung einer Straßenbahn mögliche Schaden ist in der Regel geringer als der, welcher bei der Störung des Betriebs der Eisenbahn droht. Der wichtigste Gesichtspunkt, der die Sonderstellung der Straßenbahnen rechtfertigt und die damit verbundene mildere Strafe als ausreichend erscheinen läßt, ist jedoch der, daß infolge des lebhaften und zusammengeballten Verkehrs der Großstädte viel leichter Störungen des Betriebs der Straßenbahn möglich sind, welche in den meisten Fällen nicht so strafwürdig sind, als etwa die Gefährdung des Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftfahrtsbetriebes. Damit ist also gesagt, daß bei Zumessung der Strafe die Willensrichtung des Täters eine größere Rolle spielt als der angerichtete Schaden.

Nun mag zugegeben werden, daß die oben gegebene Definition Grenzfälle zuläßt, die nicht ohne weiteres zu entscheiden sind. Nimmt man zum Beispiel eine Bahn, die innerhalb eines großen Fabrikbetriebes verkehrt, und zwar so, daß die Geleise sich zwischen den einzelnen Fabrikgebäuden befinden, demnach ein eigener Bahnkörper nicht vorhanden ist, dann mag

man zunächst daran zweifeln, ob diese Bahn eine Eisenbahn darstellt. Aber auch hier ergibt sich eine befriedigende Lösung, wenn die gesamte Anlage wie der Zweck der Bahn ins Auge gefaßt wird. Handelt es sich darum zwischen den einzelnen Fabrikhallen Personen und Sachen hin und her zu befördern und sind die Geleise derart gelegt, daß die Arbeiter tatsächlich diese Wege auch benützen müssen, so wird diese Bahn lediglich als Straßenbahn aufzufassen sein. Praktisch wird es aber viel öfter vorkommen, daß sie nur das Streckenstück innerhalb des Fabrikgeländes teilweise auf Wegen benützt, die auch dem übrigen Verkehr dienen (wenn dies auch bloß Abkürzungswege sind, die die Arbeiter garnicht einmal begehen sollen), während die Bahn Anschlußgeleise an eine öffentliche Bahn besitzt und zu dem Zweck betrieben wird, die ankommenden und fortzuschaffenden Güter möglichst nahe an der Verarbeitungsstätte ein- und ausladen zu können.

Ferner ist auch einzuräumen, daß im Einzelfall die Gefährdung des Betriebes einer Straßenbahn besonders strafwürdig sein kann und einen bedeutenden Schaden nach sich ziehen kann. Hierfür hat das Gesetz ebenfalls Vorsorge getroffen, indem es die Möglichkeit einer höheren Bestrafung, nämlich mit Zuchthausstrafe, zuläßt, wenn die Handlung sich als „besonders schwerer Fall"[12]) darstellt.

b) Der Begriff der Schiffahrt.

Das Schiffahrtswesen weist infolge seiner größeren Vielgestaltigkeit gegenüber dem Eisenbahnverkehr keinen einheitlichen organisatorischen Zusammenschluß auf. Um nun einen brauchbaren Begriff der Schiffahrt für das Strafrecht zu gewinnen, wird es nötig sein, diesen Begriff nicht zu eng zu fassen. Darum soll hier unter Schiffahrt verstanden werden *jede zum Befördern von Menschen und Gütern bestimmte Anlage, bei der die Beförderungsmittel sich auf dem Wasser fortbewegen.*

In Übereinstimmung mit der herrschenden Lehre[13]) erscheint die Beschränkung auf den Seeverkehr nicht berechtigt, sondern es muß ebenso der Binnen- oder Flußverkehr mit erfaßt werden. Bereits die Quellen des Pr.Str.G.[14]) betonten, daß nicht allein die Seeschiffahrt einschließlich des

12) s. unten § 7.
13) Olshausen § 322 N. 1, Frank § 322 I, Ebermayer a. a. O. § 322.
14) Goltdammers Materialien zum Pr.Str.G. §§ 302 ff.

mit Seeschiffen möglichen Verkehrs auf den großen Strömen heranzuziehen sei, sondern die Schiffahrt auf den schiffbahren Flüssen, Kanälen und Binnenseen auch vom Schutz des Strafgesetzbuches umfaßt werde.

Gleichgültig ist es natürlich, ob die von privater Seite betriebenen Fahrzeuge gefährdet werden, oder ob Beförderungsmittel des Reiches, insbesondere der Kriegsmarine einer Beeinträchtigung ausgesetzt sind. Für die Fahrzeuge der Kriegsmarine ist zwar durch das Gesetz vom 28. 6. 35 der Tatbestand der Wehrmittelbeschädigung[15]) geschaffen worden, aber die Strafe wird nur für die eingetretene Verletzung von Wehrmitteln verwirkt, während in § 315 I bereits die Gefährdungshandlung mit Strafe bedroht ist.

Die Kraft, mit der die einzelnen Fahrzeuge betrieben werden, ist für die Begriffsbestimmung von untergeordneter Bedeutung, sei es, daß es sich um motorische Kraft, wie bei den Motorschiffen, oder um die Ausnützung der Windwirkung, wie bei den Segelschiffen oder um menschliche Kraft handelt, wie bei den Fähren, die den Verkehr von Ufer zu Ufer übernehmen.

Die Wasserstraße, auf der sich der Schiffahrtsverkehr abwickelt, kann verschiedener Art sein, die bisherige Fassung des § 321, der das Fahrwasser vor Störungshandlungen schützte, war unvollkommen, da nur die schiffbaren Ströme, Flüsse und Kanäle erwähnt wurden. Nunmehr erstreckt sich § 315 I auf sämtliche Wasserstraßen, daher auch auf die Binnenseen, Hafenanlagen und das Meer.

c) Begriff der Luftfahrt.

Die Entwicklung der Luftfahrt gestaltete sich im Gegensatz zu der der Schiffahrt wesentlich einheitlicher. Das Luftwesen zeichnet sich durch eine straffe Organisation aus. Ähnlich wie bei der Schiffahrt soll auch hier bei der Festlegung des Begriffes der Luftfahrt ein weiter Rahmen gesteckt werden. Unter Luftfahrt ist zu verstehen die zur Beförderung von Menschen oder Gütern bestimmte Anlage, bei der die Beförderungsmittel sich frei in der Luft fortbewegen.

Selbstverständlich ist auch hier neben der privat betriebenen Luftfahrt die militärische, nämlich die Flugwaffe, zu berücksichtigen. Was bei der

15) § 143 a R.Str.G.

Schiffahrt über das Verhältnis von § 315 I zu § 143 a gesagt wurde, gilt für die Luftfahrzeuge gleichermaßen.

Der von der Luftfahrt benützte Weg ist freilich nicht zu umgrenzen, sondern der gesamte Luftraum steht dem Verkehr der Luftfahrzeuge zur Verfügung, allerdings unter Beachtung der Lufthoheit der einzelnen Staaten.

Die Luftfahrt ist vollständig auf die Verwendung und Ausnützung elementarer Kräfte angewiesen. Diese sind je nach der Art der einzelnen Luftfahrzeuge verschieden. Hierzu meint Schleicher[16]): „Man könnte versucht sein auf das gemeinsame physische Moment der im Gesetz aufgezählten Flugzeugarten abzustellen und als Luftfahrzeuge nur solche Geräte zu bezeichnen, die von der Luft getragen werden und zwar entweder statisch, d. h. durch die Gleichgewichtskräfte der Luft, oder dynamisch, d. h. durch die Strömungskräfte der Luft. Statisch werden getragen die Ballone und die Luftschiffe, dynamisch alle übrigen und zwar entweder durch den natürlichen Wind wie die Drachen und Segelflugzeuge oder durch einen von Maschinenkraft erzeugten künstlichen Wind, wie die Flugzeuge."

Einzelne Flugzeuge haben nun die Fähigkeit sich gleich den Schiffen auf dem Wasser fortzubewegen, die sogenannten Wasserflugzeuge. Damit hört natürlich ihre Eigenschaft als Flugzeug nicht auf, sie zählen trotzdem zu den Verkehrsmitteln, deren sich die Luftfahrt bedient. „Das Luftfahrzeug ist gegenüber dem Land- und Wasserfahrzeug eine Sache eigenen Rechtes (res sui generis). Daher dürfen auch die mit dem Aufsteigen und der Landung verbundenen Betriebsvorgänge zu Land oder zu Wasser grundsätzlich nur nach Luftrecht beurteilt werden. Eine Heranziehung des Land- oder Wasserverkehrsrechtes ist im allgemeinen nur da möglich, wo es ausdrücklich zugelassen ist (z. B. § 86 Luftverordnung), selbst diese müssen aber regelmäßig der besonderen Eigenart der Luftfahrzeuge angepaßt werden, weil die Vorschriften für Dampfer- oder Segelfahrzeuge nicht ohne weiteres anwendbar sind"[17]).

16) a. a. O. S. 26.
17) Schleicher a. a. O. S. 28.

§ 3.

2. Begriff des Betriebes.

Der Begriff „Betrieb" ist in den Tatbestand des § 315 durch die Strafrechtsnovelle vom 28. 6. 35 eingeführt worden. Bisher war nur von der Gefährdung des „Transports einer Eisenbahn" in § 315 a.F. die Rede, während § 322 die Sicherheit der Schiffahrt allgemein schützte und in § 33 des Luftverkehrsgesetzes die Gefährdung der „Fahrt eines Luftfahrzeuges" gefordert wurde.

Der Begriff „Transport" bildete für die Literatur einen Ausgangspunkt vieler widersprechender Meinungen. Dies hatte seinen Grund schon in der ungenauen Fassung des Strafgesetzbuches, indem nämlich im § 315 a.F. „der" Transport in Gefahr gesetzt werden mußte, während § 316 a.F. nur von der Gefährdung „eines" Transportes sprach. Daraus wurde vielfach der Schluß gezogen, daß der Gesetzgeber nicht einen bestimmten Transport im Auge hatte, sondern den in dem Transport in Erscheinung tretenden Betrieb selbst. So führt Eger[1]) aus: „Während der Betrieb die betriebssichere Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, die Ordnung und Sicherung der Betriebsführung, die ordnungsmäßige Benützung und den Schutz der Eisenbahn und ihres Betriebes zum Gegenstand hat und solchergestalt die notwendige Voraussetzung und die Grundlage für den Transport bildet, umfaßt der Transport das Beförderungsgeschäft der Eisenbahnen, das Transportgewerbe, welches diese in ihrer Eigenschaft als Frachtführer üben, und alle sich daraus im Verhältnis der Eisenbahnen zum Staate, zu anderen Eisenbahnen und zum Publikum ergebenden Beziehungen. Der Eisenbahnbetrieb kann gewissermaßen als der technische, der Verkehrssicherheit dienende Teil, der Eisenbahntransport als der gewerbliche und geschäftliche, dem wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnis gewidmete Teil der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens bezeichnet werden."

Mit dieser Unterscheidung will Eger hervorheben, daß der Zweck der gesetzlichen Bestimmung nur der sein kann, die Unversehrtheit und Sicherheit des Beförderungsbetriebes zu wahren, nicht aber dem Transportgewerbe der Eisenbahn einen bevorzugten Schutz zu gewähren.

---

1) Handbuch des Preuß. Eisenbahnrechts, Berlin 1891, Band II, S. 2 ff.

Eine ähnlich weitgehende Auffassung vertreten Binding[2]) und Loock[3]). Dagegen hält Frank[4]) es für angebracht, eine Unterscheidung zu treffen, weil nämlich einmal der Transport gefährdet sein kann und in einem andern Fall dem Betrieb allein Gefahr droht. V. Liszt[5]) spricht vom Betrieb als einer Einheit der Beförderungstätigkeit, sodaß sich eine Gefährdungshandlung gegen den Transport zugleich gegen den Betrieb richtet. In diesem Sinn hat auch das Reichsgericht entschieden[6]). Bemerkenswert sind die Ausführungen der zuletzt genannten Entscheidung[7]): „Der Eisenbahntransport umfaßt nicht bloß die Gesamtheit der gleichzeitig zu befördernden Güter und Personen, nebst den zur Fortbewegung dienenden Maschinen und Wagen, sondern den in der Fortbewegung von Personen und Sachen in Erscheinung tretenden Eisenbahnbetrieb selbst. Dieser Betrieb ist es, der als eine besondere Art des modernen öffentlichen Verkehrs nach seiner ganzen Einrichtung und bei der Gewalt der bewegenden Kräfte einen besonderen Schutz erfordert und dessen Gefährdung unter die Strafandrohung des § 315 R.Str.G. gestellt ist."

Der Gesetzgeber hat sich der letzten Ansicht, welche auch das R.G. vertritt, angeschlossen, indem er durch die Neuregelung des § 315 den Betrieb selbst unter Schutz stellt. Wie weit erstreckt sich nun aber der Begriff des Betriebes? Im gewöhnlichen Sprachgebrauch umfaßt er nicht nur die technische, sondern auch die gesamte wirtschaftliche und verwaltende Tätigkeit eines Unternehmens. Das Reichshaftpflichtgesetz, welches schon den Begriff des Betriebes verwandte, mußte jedoch bereits für seine Zwecke eine Einschränkung des Begriffes vornehmen. In diesem Sinn schreibt Geigel[8]): „Was unter Betrieb einer Eisenbahn zu verstehen ist, läßt sich nicht mit wenigen Worten sagen. Da der Gesetzgeber die Haftung der Eisenbahn strenger gestalten wollte als die Haftung anderer Transportbetriebe wegen der ihr eigentümlichen Gefahren, so bleiben für den Begriff „Betrieb" nur die technischen Betriebsvorgänge des Eisenbahnunternehmens, nämlich die eigentliche Beförderungstätigkeit übrig."

2) Lb. II 42 ff.
3) a. a. O. S. 189.
4) a. a. O. § 315 IV.
5) Lb. 10. Auflage Berlin 1900 § 150 I.
6) Rechtspr. 6, 663; 9, 335; R.G. 11, 205; 30, 178.
7) R.G. 30, S. 180.
8) Der Reichshaftpflichtprozeß mit Einschluß des materiellen Reichshaftpflichtrechtes, München und Berlin 1935 S. 120.

Für das Strafrecht ist es ebenfalls notwendig, den Begriff Betrieb dem besonderen Bedürfnis des Strafrechtes anzupassen. Es wird dabei eine kurze Definition nicht zum Ziele führen, sondern es erscheint zweckmäßig die wesentlichen Merkmale aufzuzeichnen, aus denen sich die Eigenart und das Wesen des Betriebes im Sinn des Strafrechtes ergeben.

Einen Aufschluß gibt schon das Wort Betrieb selbst, da es sich vom Zeitwort „betreiben“ ableitet und damit zunächst den Beförderungsvorgang an sich, so die einzelne Fahrt des Schiffes, den einzelnen Transport einer Eisenbahn usw. herausstellt. So wird z. B. ein Luftfahrzeug betrieben, wenn die ihm eigentümlichen Kräfte darauf wirken.

Die einzelne Fahrt, der einzelne Transport oder Flug umfaßt jeweils die Beförderungsmittel und Beförderungsobjekte. Zu den Beförderungsmitteln gehören Maschinen, die Lokomotive oder das Flugzeug, wie auch im Schiffahrtsverkehr der Dampfer oder das Segelschiff. Außerdem gehört dazu das Bedienungspersonal. Zu den Transportobjekten gehören die Reisenden und die zu befördernden Güter. Im Einzelfall ist es nicht erforderlich, daß ein ganzer Zug in Frage kommt, sondern eine alleinfahrende Lokomotive genügt um eine Gefährdung hervorzurufen, auch wenn diese nur zu Rangierzwecken verwendet wurde[9]). Entscheidend bleibt jedoch, daß das betreffende Beförderungsmittel zur maßgebenden Zeit in einer dem Zwecke und Wesen des Beförderungsbetriebes entsprechenden Weise Verwendung gefunden hatte. Dagegen braucht es sich nicht gerade in Bewegung befinden, wie Meves[10]) es gefordert hat, sondern es kann auch ein stillstehender Wagen als gefährdeter Transport in Frage kommen.

Das Reichsgericht hat ferner anerkannt, daß sogenannte „integrierende Elemente“ eines Transports notwendig zum Betrieb gehören und daher ihre Gefährdung für die Erfüllung des § 315 bereits genügt. Mit dieser Bezeichnung erfaßt es z. B.[11]) Arbeiter, die mit dem Entladen eines Wagens beschäftigt sind, ferner in einer anderen Entscheidung[12]) das mit dem Rangieren betraute Personal.

Diese Entscheidungen entbehren jedoch eines befriedigenden Grundes. Man muß daher mit Schmidtkunz[13]) die folgenden Erwägungen anstellen: „Wenn im Einzelfall auch kein Schaden an dem Transport selbst ein-

9) s. R.G. 22, 343.
10) a. a. O. S. 199.
11) R.G. 31, 98.
12) R.G. 42, 301.
13) a. a. O. S. 24.

getreten ist, aber das Personal verletzt wurde, so deuten dessen Verletzungen darauf hin, daß auch für den Transport eine Gefahr bestanden hat; nur wenn man das Bestehen einer Gefahr für den Transport im Einzelfalle bejaht, ist eine Transportgefährdung anzunehmen."

Erst wenn also das tatsächliche Vorliegen einer Gefahr für die Transportmittel, z. B. für einen einzelnen Eisenbahnwagen, bejaht werden kann, läßt sich der Schluß rechtfertigen, daß eine eingetretene Verletzung der Arbeiter oder des Rangierpersonals in diesem Fall aus einer Gefährdung des Transports entstanden ist[14]).

Dem Wesen des Betriebes entspricht es auch, wenn Probefahrten oder -flüge ausgeführt werden. Somit kann die Gefährdung einer Lokomotive, die eine neue Strecke ausprobiert, als ausreichend angesehen werden um die Anwendung des § 315 zu bejahen. Bei dem Schiffahrts- und Luftfahrtsbetrieb mag noch hervorgehoben werden, daß unter einer Fahrt oder einem Flug auch die Tätigkeiten zu verstehen sind, die zum Wesen des Betriebes gehören, etwa das Anlegen oder Verankern eines Dampfers oder das Anwerfen eines Motors beim Flugzeug, sei es auch nur für einen Übungsflug. Es gilt ebenfalls das, was über die integrierenden Elemente oben gesagt worden ist, sinngemäß für diese beiden Verkehrszweige. Wenn ein bei der Reparatur des Flugzeuges beschäftigter Arbeiter durch unvorsichtiges Anspringenlassen des Motors gefährdet wird, dann muß zunächst geprüft werden, ob in der Gefährdung dieses Arbeiters auch zugleich eine Gefährdung der Fahrt des Flugzeuges gelegen hat, und erst nach Bejahung dieser Frage kann man die Anwendbarkeit des § 315 ins Auge fassen.

Der Begriff des Betriebs greift nun aber über die einzelne Beförderungstätigkeit hinaus, und erfaßt auch die Vorgänge, die in engem Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit stehen, ja für sie die Grundlage und Voraussetzung bilden. Gemeint sind damit die sichere Instandhaltung der Beförderungsmittel und der ihnen dienenden Anlagen, das richtige Ineinandergreifen des Benachrichtigungs- und Signalwesens und der die Sicherung des Verkehrs verbürgende Zustand des ganzen Beförderungsbetriebes. Eine örtliche Bahnverwaltung muß über den Zustand der in ihrem Wirkungsbereich liegenden Fahrstrecke stets genau im Bilde sein. Liegt nun ein Hindernis vor, ohne daß diese Behörde davon unterrichtet

---

14) vergl. Frank § 315 IV, 1; a. M. Olshausen § 315, N. 8.

ist, so liegt darin eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes, wenn auch ein fahrplanmäßiger Zug die Strecke in dem Zeitpunkt nicht berühren wird; denn die Bahnverwaltung hält die Strecke für störungsfrei und was hindert sie daran, wenn gerade ein Bedürfnis vorhanden sein sollte, einen Sonderzug einzuschalten[15]).

Den Gedanken hebt besonders das Reichsgericht hervor[16]): „Es kommt nur darauf an, daß eine Gefahr im konkreten Falle für den Betrieb vorhanden ist, dagegen ist es nicht erforderlich, daß sich dieselbe auch auf einen bestimmten Transport erstreckt."

Der Schiffahrt und Luftfahrt liegt dieser Gedanke noch viel näher, da dort ein nicht auf die Minute geregelter Verkehr, wie bei der Bahn, zu finden ist. Deshalb ist das Bereiten eines Hindernisses auf einer Wasserstraße oder Luftstrecke ebenfalls als Betriebsgefährdung anzusehen, da vornehmlich bei der Schiffahrt nicht genau bestimmt werden kann, wann das nächste Beförderungsmittel diesen Weg benützen und auf das Hindernis stoßen wird. Es genügt also, daß der Betrieb ohne Rücksicht auf eine bestimmte Fahrt gestört wird, z. B. durch das Zerstören eines wichtigen Leuchtsignals, etwa eines Feuerschiffes, wenn die Wasserstraße weiter vom Verkehr benützt wird, ohne daß ein Ersatz- oder Notsignal aufgestellt worden ist.

Die Sicherheit des Betriebes der betreffenden Verkehrszweige muß dann als beeinträchtigt angesehen werden, wenn die Gefahr, die der Betrieb mit sich bringt, über das mit dem Wesen des Betriebes an sich verbundene Maß hinaus erhöht wird. Der Eingriff in den Betrieb ist also derart, daß eine sonst nicht bestehende Gefahr hervorgerufen oder eine bestehende vergrößert wird.

Die gänzliche Verhinderung des Betriebes, z. B. jemand bewirkt, daß ein Schiff überhaupt nicht ausfahren kann, enthält noch nicht ohne weiteres eine Störung der Sicherheit. Hier mag wohl der ordnungsmäßige Betrieb als gestört betrachtet erscheinen, aber ein Eingriff in die Sicherheit des Betriebes wird regelmäßig verneint werden müssen. Für diesen Fall erscheint es zweckmäßig, einen neuen Tatbestand im Strafgesetzbuch aufzunehmen.

15) Olshausen § 315, N. 7; Koltonsky a. a. O. S. 23, R.G. 11, 205.
16) Rechtspr. 6, 663.

II. Der äußere Tatbestand.

Der Tatbestand des § 315 stellt sich dar als Mischtatbestand. Unter Betonung des einheitlichen Merkmales des Herbeiführens einer Gemeingefahr stellt er die einzelnen Störungshandlungen wahlweise nebeneinander. Er kann daher als alternativer Mischtatbestand aufgefaßt werden[1]). Auf der einen Seite faßt der Gesetzgeber positive Störungshandlungen ins Auge, nämlich das Beschädigen, Zerstören und Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln und das Bereiten von Hindernissen durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe, auf der anderen Seite treten dazu die pflichtwidrigen Unterlassungen, die an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommen, sodaß dadurch der bisherige Sondertatbestand für Eisenbahnangestellte in § 316 II überflüssig gemacht wurde.

§ 4.

1. Die positiven Störungshandlungen.

Bei den positiven Störungshandlungen ist noch einmal eine Unterteilung vorzunehmen. Zunächst sind zu erwähnen das Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, ferner sollen untersucht werden das Bereiten von Hindernissen, das Geben von falschen Zeichen oder Signalen und die Beeinträchtigung durch ähnliche Eingriffe. Aus der alten Fassung des § 315 wurde der größte Teil dieser Bestimmungen im Wortlaut übernommen, lediglich nahm der Gesetzgeber das „Beseitigen" von Anlagen oder Beförderungsmitteln in den Tatbestand neu auf, weil nicht einzusehen ist, daß das gänzliche Beseitigen einer Signaleinrichtung nicht gemäß § 315 R.Str.G. strafbar sein sollte, während das Geben eines falschen Zeichens oder das Beschädigen einer Signaleinrichtung unter diesen Tatbestand fallen. Dagegen wurde der weitere Zusatz „oder sonstiges Zubehör" fallen gelassen.

Bei der Untersuchung der einzelnen Bestimmungen muß stets geprüft werden, ob sie auch den Bedürfnissen der Schiffahrt und Luftfahrt gerecht zu werden vermögen.

Unter Anlagen sind im Eisenbahnbetrieb alle mit dem Erdboden verbundenen Bestandteile zu verstehen, die dem Zweck des Eisenbahntrans-

---

1) vergl. Olshausen § 315 N. 9.

portes dienen. Es sind dies vor allem der Bahnkörper, die Brücken, Tunnels, Unter- und Überführungen[2]). Die Frage, ob auch Weichenanlagen, Signalapparate und Telegraphenmasten unter den Begriff der Anlagen zu rechnen sind, wird in der Literatur verschieden beantwortet. Binding[3]) und Eger[4]) fassen den Begriff der Anlagen sehr weit und lassen die zuletzt genannten Einrichtungen auch darunter fallen. Einen anderen Standpunkt vertreten aber Frank[5]), Meves[6]) und Olshausen[7]). Sie zählen diese Vorrichtungen zu dem sonstigen Zubehör. Hinsichtlich der Telegraphenmasten meint Oppenhoff[8]), daß diese hier überhaupt weggelassen werden könnten, weil sie ja bereits in den §§ 317 u. 318 R.Str.G. geschützt seien; diese Meinung erscheint aber nicht billigenswert. Es läßt sich wohl vorstellen, daß die Beschädigung eines Telegraphenmastens eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn zur Folge haben kann.

Durch das Streichen des Zusatzes „sonstiges Zubehör" wollte der Gesetzgeber zweifellos den Begriff der Anlagen in Übereinstimmung mit dem gewöhnlichen Sprachgebrauch möglichst weit fassen und die zuletzt erwähnten Einrichtungen gleichfalls dazu zählen. Jedenfalls lag es aber nicht in seiner Absicht, ihnen überhaupt den Schutz nach § 315 zu versagen, denn ein Beschädigen oder Zerstören von Weichenanlagen oder Signalapparaten bedeutet selbstverständlich auch eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit.

Das Bedürfnis nach einer weiten Fassung des Begriffes der Anlagen tritt besonders bei den übrigen Verkehrszweigen hervor. Hier erhält das Wort Anlagen entsprechend der Eigenart dieser Betriebe demgemäß einen andern Inhalt. Es gehören dazu nicht nur feste mit dem Erdboden verbundene Bestandteile, wie etwa die Eisenträger einer Schwebebahn, die Hafenanlagen und Leuchttürme der Schiffahrt oder die Flughafenanlagen der Luftfahrt, sondern auch die im Wasser befindlichen Vorrichtungen, so z. B. die Feuerschiffe und die übrigen Leucht- und Fahrzeichen der verschiedensten Art, Tonnen, Bojen, Stangen usw., desgleichen die dem Flugzeug dienenden Windrichtungszeichen und Leuchtapparate.

2) vergl. Olshausen § 315, N. 9; Frank § 315 II, Meves Lb. S. 194.
3) Lb. II, 44.
4) Lb. S. 163 An. 67.
5) a. a. O. § 315, II, 3.
6) a. a. O. S. 195.
7) a. a. O. § 315 N. 9.
8) a a. O. § 315 N. 3.

Dagegen kann man das Fahrwasser, d. h. den für die Schiffahrt bestimmten Teil einer Wasserstraße oder die Luftbahn, d. i. der von den Fahrzeugen bestrichene Luftraum, nicht als Anlagen betrachten, weil man diese kaum festzulegen vermag, abgesehen davon, daß eine Anwendung der Handlungen des Beschädigens oder Beseitigens sich auf sie schon mit dem Sprachgebrauch nicht vereinbaren läßt.

Weiterhin ist für die Bahnsteige und Stationsgebäude, Schiffsdocks und Werftanlagen, Flughäfen und Lufthallen, der Begriff Anlagen nicht anwendbar, da sich ihre Daseinszweck nicht ausschließlich auf die Beförderungstätigkeit bezieht. Bei ihrer Beschädigung würde nur dann § 315 in Frage kommen, wenn damit, etwa durch das Herabfallen eines Ziegelsteines zugleich ein Beförderungsmittel beschädigt oder ein Hindernis für den Betrieb geschaffen wird.

Zu den Beförderungsmitteln gehören die Lokomotiven, Tender und Wagen, die den Transport auf der Eisenbahn bewerkstelligen, ferner die Wagen und Körbe, die den Verkehr einer Schwebebahn übernehmen. Die Schiffahrt wird von einer großen Anzahl der verschiedensten Fahrzeuge ausgeübt, es seien nur einige genannt, weil nicht alle einzeln aufgeführt werden können, so die Dampfer, Segelschiffe, Fähren, Boote usw. Zu den Schiffen sind aber auch die Gegenstände zu rechnen, die als Bestandteile dazugehören, etwa die Rettungsboote und Taue zum Verankern des Schiffes.

Dem Zweck der Luftfahrt dienen ebenfalls eine Reihe von Fahrzeugen. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922 zählt im § 1 die Flugmittel sämtlich auf, allerdings wurde diese Aufzählung von der Entwicklung der Technik überholt und mußte durch die Neufassung des Gesetzes vom 21. 8. 1936 ergänzt werden. In diesem Gesetz wurden Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für die Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte als Luftfahrzeuge bestimmt. Die Luftverordnung vom 21. 8. 36 nimmt darüber hinaus Segelflugzeuge und Fallschirme, die der Beförderung von Menschen dienen, mit zum Begriff der Luftfahrzeuge. Um eine baldige Überholung durch die technische Fortentwicklung zu vermeiden, bestimmt die Verordnung, daß auch Flugmodelle, soweit sie ein Eigengewicht von 5 Kg. besitzen, als Luftfahrzeuge zu betrachten sind. Für den Flugverkehr werden allerdings diese Modelle nicht verwendet, während alle übrigen Arten für den Verkehr in Betracht kommen und daher zugelassen und in die Luftrolle eingetragen sein müssen.

Wie oben bereits angedeutet, sind Seile und Taue, die zum Verankern von Luftschiffen und Ballonen gehören, zu den Beförderungsmitteln zu rechnen. Die Zerstörung dieser Haltevorrichtungen und das damit erfolgende unbefugte Loslösen eines Ballons kann die Zerstörung bedeutender Sachwerte nach sich ziehen, deshalb wird die Handlung gemäß § 315 zu bestrafen sein.

Das Beschädigen erfordert eine solche Einwirkung auf die Sache, daß dadurch ihre Brauchbarkeit beeinträchtigt und ihre körperliche Unversehrtheit verletzt wird. Diese Meinung ist als herrschende anzusehen[9]). Gerland[10]) betont, daß die Gebrauchsfähigkeit der Sache für ihren eigentümlichen Zweck gestört sein muß, dagegen hält er es für überflüssig daneben die Verletzung der Substanz selbst zu fordern. Das Reichsgericht[11]) verleiht der richtigen Ansicht mit folgenden Worten Ausdruck: „Was die beschädigende Handlung anlangt, so kann nach dem Wortlaute des Gesetzes unter Beschädigung einer Sache begriffsmäßig nur eine solche Einwirkung auf die Sache verstanden werden, durch welche die Substanz der Sache alteriert, die Unversehrtheit der Sache aufgehoben wird."

Als Beschädigen kann man auch das Tun ansehen, welches darauf ausgeht das Zusammenwirken von Einzelteilen einer zusammengesetzten Sache zu hindern, z. B. durch Einklemmen eines Fremdkörpers[12]). Gerade bei den hier in Frage kommenden Maschinen, den Signalapparaten und Leuchtvorrichtungen ist es nicht nur nötig, daß die Unversehrtheit der einzelnen Bestandteile gewahrt bleibt, sondern das geregelte und sichere Ineinandergreifen der Einzelteile muß erhalten bleiben, sodaß in dem bewirkten Hindern des Funktionierens eines Apparates oder einer Maschine ein Eingriff in die Substanz selbst zu erblicken ist.

Das Zerstören einer Sache besteht nicht allein in der Beeinträchtigung des Gebrauchszweckes, sondern führt zu dessen gänzlicher Aufhebung, indem hierbei die Substanz dergestalt verletzt wird, daß eine Wiederherstellung der Sache unter Wahrung der Identität nicht mehr möglich ist. Die Sache hat also aufgehört in ihrer ursprünglichen Gestalt weiterhin zu bestehen. Das Auslöschen eines Leuchtzeichens wird man unter die Tätigkeit des Zerstörens zählen können, da hiermit jedenfalls eine Verletzung

9) Olshausen § 303 N. 4 a; Frank § 303, A. II, 1; R.G. 32, 190; 43, 32.
10) a. a. O. 2, 564.
11) R.G. 13, 27.
12) siehe dazu vor allem R.G. 20, 182.

seiner Unverletztheit verbunden sein wird. Wirft jemand einen Stein gegen den Windrichtungsapparat einer Flughafenanlage und verursacht er das Einreißen der Hülle, dann kann man wohl von einer Zerstörung sprechen, weil hierbei die Gebrauchsfähigkeit zu dem besonderen Zweck des Anzeigens der Windrichtung gänzlich aufgehoben wurde.

Zu den beiden Handlungsarten gesellt sich nun durch das Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. 6. 35 die Tätigkeit des Beseitigens. Das Verstecken einer Signalflagge wurde bisher nicht erfaßt. Mit dem Wort Beseitigen ist die Tätigkeit zu erfassen, welche eine Sache zwar nicht zerstört aber durch ihr Fortschaffen oder Verstecken verhindert, daß sie ihrem Zweck nicht mehr nachzukommen vermag. Wird z. B. ein Schiffahrtszeichen von seiner Stelle entfernt, dann kann von einer Beschädigung oder Zerstörung nicht die Rede sein, hierauf paßt eben die Bestimmung des Beseitigens.

Die Tätigkeiten des Unbrauchbar- und Unzuverlässigmachens, wie sie § 33 des Luftverkehrsgesetzes enthielt, sind überflüssig geworden, denn sie werden von den schon erwähnten Handlungen mit umfaßt.

Die Bereitung von Hindernissen muß auf der Fahrbahn bezw. Flugbahn erfolgen. Darunter versteht man den Raum, der der Berührung des betreffenden Beförderungsmittels ausgesetzt ist. Im einzelnen kann das Bereiten von Hindernissen geschehen durch Aufstellen, Hinlegen, Hinwerfen, Schwimmen- oder Fliegenlassen von Gegenständen aller Art, so etwa das Rollen eines Wagens auf ein falsches Geleis, das Versenken von Stangen oder Steinen in schiffbaren Flüssen oder Seen, oder das Fliegenlassen von Papierdrachen in der Nähe von Flugplätzen, da die Flugzeuge dort in geringen Höhen vorbeifliegen. Daß das Hindernis ständig in seiner Lage beharrt ist nicht zu fordern; deshalb kann auch ein den Geleisen einer Bahn sich nähernedes Pferdegespann ein Hindernis bilden. Als Voraussetzung für das Vorliegen eines Hindernisses ist hervorzuheben, daß es jedenfalls seine Wirkung auf der Fahrbahn bezw. Flugbahn äußern muß. Auf diese Weise kann auch das Werfen von Steinen oder das Schießen auf einen Zug oder auf ein Flugzeug nicht allein als Beschädigung der Beförderungsmittel und -objekte angesehen werden, sondern es liegt darin ebenfalls eine Hindernisbereitung, wenn dadurch das Zug- bezw. Flugpersonal verletzt wurde, weil der sichere Betrieb des Zuges oder des Flugzeuges beeinträchtigt wird. Das hat auch das Reichsgericht[13]) richtig er-

13) R.G. 51, 77.

kannt. Diese Art der Hindernisbereitung — man kann sie als mittelbare bezeichnen — kommt aber nur in Frage, wenn der sichere Betrieb des betreffenden Verkehrszweiges nicht nur der ordnungsmäßige Betrieb gestört wird. Eine genaue Beachtung dieses Prinzips wird verhüten, daß der Begriff der mittelbaren Hindernisbereitung übertrieben ausgedehnt wird. Eine solche Überspitzung muß man in der Reichsgerichtsentscheidung Bd. 61, 364 erblicken, wenn dort festgestellt wird, eine Hindernisbereitung liege schon darin, daß die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals von der notwendig ununterbrochenen Erfüllung der Dienstpflichten durch das Wahrnehmen des Steinwerfens abgelenkt wird; denn hier wird wohl kaum der sichere Betrieb beeinträchtigt sein, weil ja der Lokomotivführer nicht ohne jegliche Unterbrechung auf die Fahrbahn zu schauen hat.

Eine weitere Art mittelbarer Hindernisbereitung besteht in dem Geben von falschen Zeichen und Signalen. Die genaue Abgrenzung zwischen den beiden Begriffen zu ziehen, wie es Meves[14]) vorgeschlagen hat, daß unter Zeichen optische und unter Signalen akustische Nachrichtenmittel verstanden werden sollen, erscheint nicht notwendig und entspricht auch nicht der üblichen Bezeichnung. Von einigen Schriftstellern wird nun die Anschauung vertreten, es könnte durch falsche Zeichen oder Signale kein Hindernis bereitet, sondern lediglich eine Wechselbeziehung zwischen einem bereits bestehenden Hindernis und einem bestimmten Transport geschaffen werden[15]). Hälschner[16]), auch ein Verfechter dieser Ansicht, meint, „daß durch falsche Zeichen oder Signale nicht ein Hindernis bereitet, sondern nur bewirkt werde, daß der Transport auf vorhandene Hindernisse geführt werde.“

Der Meinung kann nicht beigetreten werden. An einem Beispiel möge dies erläutert werden.

Die freie Fahrstrecke eines Zuges ist begrenzt durch den Ort der Abfahrt und durch das nächste „Halt“signal, auf welches der Zug stoßen wird. Was darüber hinaus sich erstreckt, gehört nicht mehr zu der ihm zugänglichen Strecke. Erst nachdem das Signal auf „frei“ gedreht ist, vergrößert sich für den Zug der Fahrweg bis zu dem nächsten Zeichen, das auf „Halt“ steht. Wird nun dem Lokomotivführer eines Zuges ein falsches Zeichen gegeben, das ihm entgegen dem ordnungsmäßigen Fahrbetrieb die

14) a. a. O. S. 242.
15) a. a. O. S. 242.
16) a. a. O. II S. 645 A. 5.

Durchfahrt gestattet, während auf der hinter dem Signal befindlichen Strecke noch ein anderer Zug fährt, dann wird der Zugführer durch das Geben des falschen „Frei"zeichens zu der Überzeugung gebracht, daß die ihm geöffnete Fahrbahn betriebssicher, also hindernisfrei, sei. Er wird daher ohne Zögern weiterfahren in der Gewißheit, seinen Zug bis zum nächsten „Halt"zeichen sicher fahren zu können. Erst durch das unrichtige Zeichen entsteht deshalb ein mittelbares Hindernis. Der Zug, der hinter dem betreffenden Signal sich befindet, wird also erst durch das Geben des Fehlsignals zum Hindernis für den nach ihm folgenden Transport.

Wird dem Zugführer andrerseits ein falsches „Halt"zeichen gegeben, dann muß er die Fahrt unterbrechen. Der ihm folgende Zug rechnet jedoch nicht mit dem unvorschriftsmäßigen Halten seines Vorgängers und wird dementsprechend seine Fahrt gestalten. Bei der großen Geschwindigkeit — man denke nur an die neuerdings von der Reichsbahn betriebenen „fliegenden" Eisenbahnlinien, bei denen eine Schnelligkeit von 100 Km. und darüber entfaltet wird — liegt ein Zusammenstoß im Bereich einer nahen Möglichkeit.

Der Hinweis auf die in letzter Zeit oft erfolgende Zusammenballung von Menschen an einzelnen Orten (z. B. der Reichsparteitag in Nürnberg), die sich nur mit einem Riesenaufgebot von Verkehrsmitteln bewältigen läßt, besagt, daß es tatsächlich in der Praxis oft vorkommt, daß auf ein und demselben Gleis in kurzen Zeitabständen hintereinander mehrere Züge abgefertigt werden müssen, und daß ein tadelloses Arbeiten des Signalwesens unerläßlich ist. Deswegen kann aber nicht behauptet werden, daß in einem solchen Fall z. B. der Sonderzug 3 für den kurz nachfolgenden Sonderzug 4 ein schon bestehendes Hindernis sei, sondern erst durch das Geben eines falschen Signals kann diese Wirkung eintreten.

Den Gedanken wird ein Beispiel aus der Schiffahrt noch weiter veranschaulichen.

Ist ein Dampfer in dichten Nebel geraten, dann muß er, wenn er die Fahrt einstellt und Anker wirft, in jeder Minute durch eine Glocke Schallsignale geben; unterbricht er die Fahrt nicht, dann ist es nach international geltenden Vorschriften seine Pflicht, in Zwei-Minuten-Abständen mit dem Nebelhorn ein lang gedehntes Zeichen zu geben. Läßt nun der Kapitän des in Fahrt befindlichen Dampfers trotzdem nur Glockensignale geben, dann wird ein in die Nähe gelangendes Schiff über die wirkliche Lage des Dampfers getäuscht, während dessen Kapitän durch das falsche Zei-

chen die Überzeugung gewinnt, daß der Dampfer an dem Ort, von wo die Glockentöne erschollen, vor Anker liege, kann dieser sich auf das Schiff zu in Fahrt befinden und möglicherweise einen Zusammenstoß herbeiführen. Das Hindernis ist also auch hier als Folge des unrichtigen Signals anzusehen.

Da die Bedienung der Benachrichtigungsmittel regelmäßig bei der Bahn von den Beamten ausgeführt wird, könnte die Auffassung sich bilden, daß für diesen Fall ein Beamtendelikt nur in Frage käme. Das wäre jedoch abwegig, wie schon Meves[17]) zutreffend hervorhebt, weil die Bedienung der Apparate auch anderen Personen zugänglich und möglich ist.

Für alle die Fälle, die sich bisher nicht in den genannten Störungshandlungen unterbringen ließen, hat der Gesetzgeber gleichfalls Vorsorge getroffen. Die Generalklausel „durch ähnliche Eingriffe" erfüllt die Aufgabe die übrigen Möglichkeiten zu erfassen. Die Störungshandlungen, gerichtet gegen das Fahrwasser oder die Flugbahn, welche zum Teil sonst nicht erfaßbar sind, müssen hier herangezogen werden. So ist es denkbar, daß durch örtliche Vertiefungen des Flußbettes oder durch Abbruch von Uferbauten eine Störung des Fahrwassers herbeigeführt wird infolge der eingetretenen Veränderung der Strömung oder der Verflachung des Strombettes[18]). Ferner ist hier zu nennen das Verdunkeln eines Leuchtzeichens, das nicht als Beschädigen oder Zerstören bezeichnet werden kann. Ebenso verhält es sich mit dem Abändern der Richtung eines Zeichens, sodaß es mißverstanden wird.

„Die Generalklausel: oder durch ähnliche Eingriffe wird unberechtigte Freisprechungen nach Möglichkeit beseitigen. Man hat mit Bewußtsein davon abgesehen die Klausel etwa in die Worte „oder auf andere Weise" zu fassen. Durch das Wort „ähnlich" soll zwar eine Parallele zu den einzelnen Störungshandlungen gezogen werden und zum Ausdruck gebracht werden, daß die den einzelnen Handlungen innewohnende Tragweite, d. h. ihre Gefährlichkeit auch bei denjenigen Fällen vorliegen soll, die mit Hilfe der Generalklausel bestraft werden können. Nicht dagegen dürfte durch das Wort „ähnlich" beabsichtigt sein den Richter zu zwingen, etwa technische Parallelen zu den im Gesetz einzeln aufgeführten Störungshandlungen und der zur Aburteilung stehenden Einzeltat zu ziehen"[19]).

---

17) a. a. O. S. 243.
18) vergl. Meves a. a. O. S. 374.
19) Joachimi, Neues Recht in Egers Eisenb. Entsch. Bd. 58, S. 227.

Die amtliche Begründung führt zutreffend den Gedanken weiter aus[20]): „Die letztere Formel ist erforderlich, da das Gesetz nicht alle strafwürdigen Störungsfälle einzeln aufführen kann, andrerseits aber die großen Gefahren, die eine Störung des Eisenbahnbetriebes, der Schiffahrt oder der Luftfahrt mit sich bringen kann, die Verfolgung jeder strafwürdigen Handlung erfordern. Einer zu weiten Ausdehnung des Tatbestandes wird dadurch vorgebeugt, daß die an letzter Stelle behandelten positiven Eingriffe den im Gesetz ausdrücklich erwähnten „ähnlich" sein müssen, eine weitere Sicherung gegen eine zu weite Ausdehnung des Tatbestandes bringt der Entwurf dadurch, daß er für die Anwendung der neuen Vorschriften die Herbeiführung einer Gemeingefahr voraussetzt."

Demnach sind Handlungen, die den im Gesetz erwähnten nicht ähnlich sind, auch nicht durch die Klausel „oder durch ähnliche Eingriffe" zu erfassen; so kann man z. B. das Liefern von schlechtem Material für den Schiffs- oder Flugzeugbau oder die fehlerhafte Konstruktion einer Eisenbahnbrücke nicht hierher rechnen.

Der Versuch einer vorsätzlichen Verkehrsgefährdung ist ohne weiteres strafbar, da das vollendete Delikt sich als Verbrechen darstellt, aber auch der Versuch der vorsätzlichen Straßenbahngefährdung wurde in § 315 II unter Strafe gestellt. Eine Trennung zwischen Vorbereitungs- und Ausführungshandlungen muß jedoch gezogen werden, denn die ersteren, d. s. die Tätigkeiten, welche der Tatbestandshandlung vorausgehen, sie erleichtern oder ermöglichen, also selbst noch nicht tatbestandsmäßig sind, können unbeachtet bleiben, nachdem sie straflos sind[21]). Das Gesetz erklärt nur die Tat für strafbar, die als Anfang der Ausführungshandlung bezeichnet werden kann[22]). Derjenige, der sich ein Gewehr kauft, mit dem er auf einen Zug schießen will, begeht nur eine Vorbereitungshandlung und bleibt straflos, legt er aber das Gewehr an und zielt auf den vorüberfahrenden Zug, dann ist in seinem Tun der Beginn einer Ausführung des Tatbestandes einer Betriebsgefährdung zu erblicken, wenn er damit auf den Lokomotivführer abzielt.

Über die Art der Voraussetzungen, die gegeben sein müssen, um einen Versuch annehmen zu können, herrscht in der Literatur Streit. Zu erwähnen sind die zwei Haupttheorien, von denen die eine, die objektive

20) Amtliche Sonderveröffentl. der D.J. 1935, Nr. 10.
21) Ausnahmen bilden nur z. B. § 151, § 201 R.Str.G.
22) s. § 43 R.Str.G.

Theorie[23]), dann das Vorliegen eines Versuches bejaht, wenn infolge einer Ausführungshandlung eine entsprechende Wirkung eingetreten ist, die allerdings nicht ganz zu dem erwünschten Erfolge geführt hat.

Die andere Theorie, die subjektive[24]), legt weniger Wert auf den eingetretenen Erfolg, sondern glaubt den in der Ausführungshandlung in Erscheinung tretenden verbrecherischen Willen strafen zu müssen, der in dem versuchten Delikt als ebenso strafwürdig erscheint, als wenn die Vollendung des Deliktes eingetreten wäre.

Der letzteren Ansicht ist der Vorzug zu geben, weil sie in Übereinstimmung mit den Vorschlägen zu einem neuen Strafgesetzbuch betont, daß das Strafrecht vor allem bereits den verbrecherischen Willen des Täters treffen muß.

§ 5.

2. Das pflichtwidrige Unterlassen.

Neben die positiven Störungshandlungen tritt als zweite Art der Beeinträchtigungen der Betriebssicherheit das pflichtwidrige Unterlassen, das an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommt. Dies will besagen, daß auch durch ein pflichtwidriges Nichtstun der Verkehrsbetrieb gestört werden kann, und eine Bestrafung nach § 315 I erfolgen muß, wenn die Herbeiführung einer Gemeingefahr damit verbunden war. Es ist deshalb nötig, zunächst die Frage der Unterlassung und der Unterlassungsdelikte zu klären.

Dieses Problem hat die Strafrechtswissenschaft seit langem und sehr eingehend beschäftigt[1]). Mit der Ausbildung der Kausalitätslehre, der rechtlichen Beziehung zwischen dem menschlichen Verhalten und dem eingetretenen Erfolg wurde der Kernpunkt der Unterlassungsdelikte herausgestellt. V. Liszt erkannte es, daß von dem Unterlassungstäter ein Handeln zu erwarten war, welches den Erfolg verhindern sollte.

Das Strafrecht hat jedoch nur ein Interesse an den menschlichen Handlungen, die nicht lediglich erwartet werden können, sondern die einem

---

23) Vertreter der objektiven Theorie sind u. a. Beling, Grundr. S. 57, Frank § 43 II, v. Liszt-Schmidt, Lb. § 47, Allfeld § 34 A. 2.

24) Die subjektive Theorie, begründet von Buri, wird vertreten von Hälschner I, 353 und vor allem vom Reichsgericht R.G. 17, 158.

1) s. hierzu Köhler Lb. S. 208 ff., Mezger a. a. O. S. 130, v. Hippel a. a. O. II S. 153 ff.

Menschen geboten sind. Die herrschende Lehre bildete daher drei verschiedene Gruppen von Pflichten aus, auf Grund deren der Täter den eingetretenen Erfolg hätte pflichtgemäß verhindern müssen. Einerseits können die Pflichten auf Gesetz oder Gewohnheitsrecht beruhen, während zur zweiten Gruppe die durch Rechtsgeschäft, insbesondere durch Vertrag übernommenen Pflichten zählen und schließlich in einer dritten Gruppe die Pflichten zusammengefaßt sind, die der Täter auf Grund vorangegangenen Tuns zu erfüllen gehabt hätte.

Gegen die herrschende Meinung nimmt Schaffstein[2]) scharf Stellung und wirft ihr besonders vor, daß sie zu stark die formalen Rechtspflichten betont und dabei übersieht, daß vielmehr jede der völkischen Sittenordnung entsprechende Pflicht unter Vermeidung einer strikten Abgrenzung zwischen rechtlichen und sittlichen Verpflichtungen, wie sie noch R.G. 70, 321 durchführt, hier zu beachten sei[3]). Der Gedanke ist nicht von der Hand zu weisen; wenn jemandem aus einem vorangegangenen Tun eine Verpflichtung erwachsen kann, dann erst recht müssen die Pflichten herangezogen werden, die sich aus der Gemeinschaftsordnung des Volkes für den einzelnen Volksgenossen ergeben.

Hiermit sind also die Grundlagen eines Unterlassungsdeliktes kurz umrissen.

Im einzelnen muß hervorgehoben werden, daß der Täterkreis ein unbeschränkter ist, von jedem kann durch eine pflichtwidrige Unterlassung die Betriebssicherheit beeinträchtigt werden; es liegt nicht mehr eine Sondervorschrift für Angestellte, wie bisher in § 316 II R.Str.G. vor, wenn es auch in der Mehrzahl der Fälle ein Bediensteter eines der betreffenden Verkehrsunternehmen sein wird, dem die pflichtwidrige Unterlassung zur Last gelegt werden wird.

Mit dem Wort „pflichtwidrig", das in den Tatbestand aufgenommen wurde, wird noch einmal betont, was sich bereits aus dem Wesen der Unterlassung im strafrechtlichen Sinn ergibt, daß der Unterlassende einer Pflicht zum Handeln nicht nachgekommen ist. Die Pflichten selbst sind von der verschiedensten Art, deshalb sollen die wesentlichsten nur kurz gestreift werden. Für die Bahnangestellten gelten insbesondere die von der Reichsbahn herausgegebenen Dienstanweisungen, die sich nach der Art der Tätigkeit bei der Bahn richten; für die Schiffahrt gelten eine Reihe von

2) Strafrechtsform und unechte Unterlassungsdelikte i. d. J. 1936 S. 767.
3) In diesem Sinne auch Natsoz. strafr. Denkschrift des Pr.J.Mr. 1933, S. 132.

Verordnungen, von denen die wichtigsten, die Seestraßenordnung und die Seemannsordnung, zu erwähnen sind, während für die Luftfahrt das Luftverkehrsgesetz und die Luftverordnung Bedeutung haben. Im übrigen kommen jeweils die rechtsgeschäftlich übernommenen Pflichten hinzu.

Aber auch aus der Natur des Betriebes können Pflichten entspringen. So betont zutreffend das Reichsgericht[4]), daß Dienstanweisungen und andere Vorschriften den Anforderungen des Lebens nie völlig gerecht werden, darum wird es immer wieder Fälle geben, in denen aus dem Erfordernis des Augenblickes heraus eine Vorschrift der Dienstanweisung gegenüber einem raschen Entschluß zurückzutreten hat, ja, ein Zuwiderhandeln gegen diese Dienstvorschrift manchmal nötig erscheint. Für die Lösung eines solchen Widerstreits der Pflichten ist zu fordern, daß objektiv nach Lage des Falles die vorgenommene Handlung notwendig war und subjektiv der Einsicht des Handelnden entsprach.

Als weitere Quelle der Pflichten ist zum Abschluß die Volksgemeinschaft zu nennen, aus der, wie oben angedeutet, nicht rein rechtliche, sondern bedeutsame sittliche Verpflichtungen sich ergeben können.

Der einzelne Angestellte muß nun aber überhaupt in der Lage sein, die Pflichten zu erkennen, wenn man sie von ihm fordern will. „Wer infolge seiner Individualität nicht in der Lage ist, zu erkennen, daß er in einem gegebenen Augenblick besondere Pflichten zu erfüllen hat, muß beurteilt werden wie jemand, der gar keine Möglichkeit hatte, die Kenntnis einer solchen Pflicht zu erlangen. Der Angestellte der Eisenbahn, der mit seinem Zug ohne Verschulden auf ein falsches Gleis geraten ist und zur Beseitigung der hierdurch für den Betrieb entstandenen Gefahren nach bester Überzeugung eine sofortige Rückwärtsbewegung für geboten hält und auf diesen außergewöhnlichen Fall die Vorschrift, daß die Rangierbewegung vorher dem Wärter des Zentralweichenstellwerkes anzuzeigen war, nicht für notwendig erachtet, ist nicht zuzumuten, daß er seinen Fähigkeiten nach die Möglichkeit besaß, diese besondere Pflicht zu erkennen“[5].

Ferner ist es von Wichtigkeit, daß die pflichtwidrig unterlassene Handlung möglich und geeignet war, den Erfolg abzuwenden. Darauf weist Mezger[6]) hin: „Von einem Weichenwärter, der bewußtlos im Wärterhäuschen liegt, kann selbstverständlich nicht angenommen werden, daß er

4) R.G. 53, 134.
5) R.G. 22, 163.
6) a. a. O. S. 133.

die pflichtgemäße Stellung der Weiche vornehmen wird, weil eine derartige Handlung ihm gar nicht möglich ist. Auch hier gilt der Satz: ultra posse nemo obligatur. Wenn schon die Möglichkeit gefehlt hat den Erfolg zu verhindern, dann kann von einer strafrechtlichen Haftung für den Erfolg niemals die Rede sein, deshalb erfordert die Schuldigsprechung wegen eines unechten Unterlassungsverbrechens, „daß der Richter nach Lage der Dinge die bestimmte Überzeugung von dieser Möglichkeit gewinnt (Frank)“.“

Es gilt nun noch eine Einschränkung vorzunehmen, da das Gesetz nur die Unterlassungen hervorhebt, die „an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommen“. Es muß also zuerst die Frage nach der Gefährlichkeit der positiven Eingriffe gestellt werden, dann ist es notwendig die Gefährlichkeit der Unterlassungen zu untersuchen, um daraus die Möglichkeit zu erhalten, den im Gesetz angedeuteten Vergleich durchzuführen.

Die Eingriffe sind deshalb als gefährlich zu bezeichnen, weil sie eine Lage schaffen, in der der Eintritt eines Schadens für den Verkehrsbetrieb droht. Die Natur der Betriebe bringt es schon von selbst mit sich, daß der eintretende Schaden meist nicht übersehbar ist und häufig ein großes Ausmaß annimmt. Der Eingriff in die Sicherheit des Betriebes muß jedoch derart sein, daß man mit einiger Gewißheit einen Schaden voraussagen kann; je größer die Gewißheit wird, desto gefährlicher erscheint die Störungshandlung. Reißt jemand den Schienenweg einer Eisenbahn auf, so wird man annehmen können, daß die Entgleisung eines Zuges die Folge sein wird. Der tatsächlich eingetretene Schaden läßt ebenfalls einen Rückschluß auf die Gefährlichkeit der Handlung zu, denn er beweist die Größe und Tragweite der Verletzung, die gedroht hat, und der Umfang des drohenden Schadens beweist, ob eine größere oder kleinere Gefahr vorlag[7]). Die besondere Art der Begehung der Handlung deutet auch oft auf ihre gefährliche Natur.

Wendet man dieselben Maßstäbe auf die Unterlassungen an, so bedeutet dies einmal, daß infolge der Unterlassung einer gebotenen Handlung der Eintritt eines schädlichen Erfolges naheliegt und mit der Gewißheit, mit der man den drohenden Schaden erwarten kann, wächst auch die Gefährlichkeit der Unterlassung. Versäumt es z. B. der Schrankenwärter die Schranke vor dem Nahen des Zuges herabzulassen, dann liegt darin eine

7) so auch R.G. 53, 214.

gefährliche Unterlassung, ist dies der Fall bei einem Feldweg, so kann man eine geringe Gewißheit für den Schadenseintritt annehmen, unterbleibt aber das Schließen der Schranke auf einer verkehrsreichen Landstraße, dann wird man eine sehr starke Befürchtung haben müssen, daß ein Unglück eintritt. Stellt man auf den eingetretenen Erfolg ab, so ist zu urteilen, daß diesem eine große Gefährdung zugrunde lag, nachdem so viele Menschen oder Sachwerte verletzt worden sind. Wie sich ferner aus der Art der Begehung die gefährliche Natur einer Handlung schließen läßt, ist entsprechend bei den Unterlassungen eine Nichtbeachtung besonderer Pflichten als gefährlich zu bezeichnen, etwa das Nichtstellen eines Haltsignals.

Wann nun läßt sich sagen, daß in einem Einzelfall eine Unterlassung als gefährlich erscheint, sodaß sie an Gefährlichkeit einem positiven Eingriff nicht nachsteht? Die Beantwortung der Frage ergibt sich, indem man auf den drohenden Eintritt einer Verletzung hinweist und folgert, daß die Unterlassung dann einem Eingriff an Gefährlichkeit gleichkommt, wenn ein Schaden in naher Aussicht steht oder eine Verletzung bedeutender Werte droht oder eine besonders wichtige Pflicht versäumt wird. Damit tauchen aber verschiedene Schwierigkeiten auf. Zunächst erscheint es nicht leicht eine Grenze zu ziehen, aus der sich die nahe Aussicht des Erfolgseintrittes bestimmen läßt, ferner bleibt zu fragen, welche Höhe des Schadens maßgebend sein soll und schließlich muß geklärt werden, welcher Pflichtenkreis sich durch seine Bedeutung von den anderen unterscheidet. Vor allem erscheint es nicht recht befriedigend zu stark den Erfolg, denn als solcher ist auch eine Gefährdung aufzufassen, zu betonen, sodaß die Unterlassung ausscheiden müßte, die durch einen glücklichen Zufall zu keiner oder nur geringer Verletzung geführt hat.

Der Gesetzgeber hatte wohl den richtigen Gedanken bei der Abfassung des Tatbestandes verwirklichen wollen, doch erscheint die Wendung, daß das Maß der Gefährlichkeit zu beachten ist, keine glückliche. Es muß bei den Unterlassungen in Betracht gezogen werden, daß der Verkehrsbetrieb, der in § 315 geschützt werden soll, von den Angestellten ein hohes Maß peinlicher Pflichterfüllung erfordert; jede Pflichtvernachlässigung, die — bedingt durch die Natur des Betriebes — schwere Folgen mit sich bringen kann, muß daher geahndet werden. Dem Personal eines solchen Verkehrsunternehmens obliegt demnach zumeist ein aufregender Dienst, wobei jede Versäumnis eine Bestrafung durch das Gericht nach sich ziehen kann.

Den Gedanken hebt selbst die Begründung des Gesetzes hervor: „Andrerseits können bei der Eigentümlichkeit des Eisenbahnbetriebes bei Versehen von Bediensteten leicht Beeinträchtigungen entstehen, die zwar den Tatbestand der §§ 315, 316 erfüllen, aber im Fall geringer Schuld des Täters und unbedeutender Folgen der Tat eine kriminelle Bestrafung der Tat nicht erfordern"[8]). Hierzu hat der Reichsjustizminister selbst am 7. 8. 1935 verfügt: „Nachdem eine besondere Strafbestimmung für Betriebsbedienstete nicht mehr besteht und die jetzt angedrohten Strafen sehr schwer sind, erschien es angebracht, die Staatsanwaltschaften noch besonders darauf hinzuweisen, daß im Rahmen der bestehenden Vorschriften in der Behandlung von Verfahren gegenüber Eisenbahnbediensteten mitunter eine gewisse Abstufung im Strafantrag gerechtfertigt erscheinen möchte. Wenn also bei Gefährdungshandlungen von Eisenbahnbediensteten der Tatbestand der §§ 315—16 an sich erfüllt und die Strafmöglichkeit gegeben ist, so soll doch in solchen Fällen besonders geprüft werden, ob die einzelne zur Verfolgung stehende Tat wirklich der kriminellen Ahndung bedarf, oder ob etwa das Verfahren wegen geringer Schuld des Täters und unbedeutender Tatfolgen eingestellt werden könnte"[9]).

Durch die Verfügung wird der Gedanke weitergeführt, der sich in der Beseitigung des bisherigen § 316 II zeigte, und es wird der Lage des Betriebspersonals durch eine vom sozialen Geist getragene Auffassung Rechnung getragen.

Schon die Literatur hatte den Gedanken aufgenommen, indem sie Stellung nahm gegen die gleiche Behandlung der Unterlassung und der aktiven Tätigkeit in der Frage der Strafzumessung. Zutreffend führt Mezger[10]) aus: „Soweit eine straftrechtliche Haftung für eine Unterlassung begründet ist, steht sie dem aktiven Tun in der Bestrafung vollkommen gleich. Diese Lösung ist geltendes Recht, bleibt aber zu bedauern. Ob jemand den Erfolg durch aktive Eingriffe zur Entstehung gelangen oder ob er die Dinge einfach gehen läßt, hat strafrechtlich betrachtet verschiedenes Gewicht. Dies sollte auch in der Strafdrohung zum Ausdruck kommen." In ähnlicher Weise sucht Träger[11]) hier eine Lösung und schlägt vor eine Abstufung der Strafrahmen nach der sozialen Bedeutung der

---

8) Amtliche Sonderveröffentlichungen der Deutschen Justiz 1935, Nr. 10.
9) Verfügung des Reichsjustizministers vom 7. 8. 1935.
10) a. a. O. S. 148.
11) Träger, Unterlassungsdelikte 1913, S. 70—72.

Hinderungspflichten einzuführen. Neuerdings befaßt sich Schaffstein[12]) mit dem Problem. „Es ist zu fragen", so meint er, „ob jeder, der pflichtwidrig durch sein Unterlassen einen Erfolg verursacht, deshalb und nur um dieser Pflichtverletzung wegen als Täter des Erfolgsdelikts anzusehen und ihn damit ohne weiteres demjenigen gleichzustellen, der durch sein aktives Handeln als Täter erscheint." Schaffstein will also den Kreis der Unterlassungstäter begrenzen. Ein von ihm gebrauchtes Beispiel wird dies erläutern. Die Mutter, die vorsätzlich ihr Kind verhungern läßt, ist als Mörderin ihres Kindes zu betrachten, während der Ehemann, der dabei tatenlos zusieht, zumindestens als Gehilfe beim Mord verantwortlich gemacht werden muß, dagegen wird man den Polizeibeamten, der davon erfährt und pflichtwidrig nicht eingreift, kaum wegen Teilnahme am Mord bestrafen werden.

Ähnlich engt schon Mezger[13]) den Pflichtenkreis, der dem Unterlassenden obliegt, in dieser Richtung ein, wenn er sagt: „Erforderlich zur Haftung für den Erfolg ist eine Rechtspflicht zur Erfolgsabwendung, die den erwiesenen Sinn hat, eine strafrechtliche Haftung für den Erfolg begründen zu wollen."

Einen beachtenswerten Weg schlug die amtliche Strafrechtskommission ein, indem sie für die Unterlassung einen eigenen Tatbestand mit folgendem Wortlaut festlegte: „Dem Handelnden steht gleich, der es unterläßt einen Erfolg abzuwenden, obwohl er dazu verpflichtet ist, jedoch muß der Unterlassende als Täter oder als Teilnehmer verantwortlich erscheinen"[14]).

Darnach wird innerhalb der Unterlassungen unterschieden, ob der Unterlassende für den eingetretenen Erfolg selbst verantwortlich gemacht werden kann, sei es als Täter oder als Teilnehmer, oder ob lediglich eine Pflichtverletzung vorliegt, bei der man von dem Unterlassenden nicht als einem Verantwortlichen für den verursachten Schaden sprechen kann.

Die erste Gruppe ist den aktiven Eingriffen sehr ähnlich und es erscheint daher auch gerechtfertigt sie gleichermaßen zu bestrafen. Derjenige, der es bewußt unterläßt, die Weiche zu stellen und damit einen Schnellzug auf ein falsches Geleis führt, wird als Täter eines erfolgenden Zusammenstoßes anzusehen sein. Unternimmt ein Streckengeher nichts, um das von ihm entdeckte Hindernis zu beseitigen, so kann er als Teilnehmer

12) Strafrechtsreform und unechte Unterlassungsdelikte in: D.J. 1936, S. 767.
13) a. a. O. S. 140.
14) siehe Schaffstein, a. a. O. S. 769.

der sich ereignenden Entgleisung verantwortlich gemacht werden. Schaffstein schreibt hierzu[15]): „Gerade diese täterkennzeichnenden Merkmale sind es, die die Verschiedenheit der Bewertung des pflichtwidrigen Unterlassens rechtfertigen. Zwar sind diese Merkmale nicht einfach auf einen Generalnenner zu bringen, aber sie können in ihren einzelnen Kriterien aufgezeigt werden: Neben der konkreten Eigenart der Pflichten, die der Unterlassende verletzt, werden seine Beweggründe und die Art seines Vorsatzes in dieser Hinsicht bedeutsam sein."

Es muß also festgestellt werden, daß der zuletzt gezeichnete Weg eine befriedigende Lösung enthält. Dann darf aber die Unterlassung nicht auf ihre Gefährlichkeit geprüft werden, sondern es bleibt darauf abzustellen, ob der Unterlassende als Täter oder Teilnehmer für den eintretenden Erfolg verantwortlich gemacht werden kann. Daraus ist die Strafe zu entnehmen. Die übrigen Pflichtverletzungen können in Übereinstimmung mit der Ansicht des Reichsjustizministers unbestraft bleiben, wenn die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Außerdem ist für diese Art der Pflichtversäumung der Weg der Disziplinarstrafe offen, wie es bisher stets gehandhabt wurde, wenn die Unterlassung keinen besonderen Schaden zur Folge hatte.

Der umfangreiche Betrieb der Verkehrsunternehmen, insbesondere der Eisenbahn, hat es erforderlich gemacht, daß vielfach nebenherlaufende Sicherungsmaßnahmen durchgeführt sind. Es kann nun aber nicht derjenige, der eine Pflicht unterläßt, sich darauf verlassen und berufen, daß eine andere Sicherungsmaßnahme wirksam geworden ist, die den Erfolg verhindert hat oder verhindern sollte. Der Unterlassende darf sich nicht darauf stützen, daß eine Gegenwirkung eintreten werde. Der Stationsbeamte, der ein Einfahrtssignal gibt, ohne selbständig zu prüfen, ob das zu befahrende Gleis frei ist, begeht ebenso eine pflichtwidrige Unterlassung wie sein Vorgänger im Dienstbetrieb, der es unterlassen hat im Dienstübergabebuch die Aufstellung von Güterwägen auf dem betreffenden Gleis einzutragen[16]).

15) a. a. O. S. 768.
16) Vergl. J.W. 31, 520 N. 63.

§ 6.

3. Die Herbeiführung einer Gemeingefahr.

Mit der Einführung des Erfordernisses der Gemeingefährlichkeit brachte die Strafrechtsnovelle vom 28. 6. 35 eine einschneidende Änderung. Der Begriff der Gemeingefahr, der zwar schon eine vielfache Anwendung im Strafgesetzbuch gefunden hatte und sogar einem ganzen Abschnitt[1]) als Leitgedanke dient, wurde zum ersten Mal gesetzlich festgelegt. Da diese Definition in der Literatur zu einem der viel umstrittenen Punkte gehört, ist die gesetzliche Regelung begrüßenswert, weil sie klarlegt, in welchem Sinn das Wesen der Gemeingefahr zu erfassen ist. Zutreffend führt E. Schäfer dazu aus[2]): „Der Abschnitt gemeingefährliche Handlungen bringt gegenüber dem geltenden Recht und gegenüber den früheren Entwürfen ein stärkeres Herausarbeiten des charakteristischen gemeinsamen Wesenszuges der hier behandelten Straftaten. Der Begriff der Gemeingefahr ist unter Zugrundelegung rein praktischer, die Belange der Volksgemeinschaft stärker berücksichtigender Gesichtspunkte ausdrücklich festgelegt. Als neuartiger, für den neuen Geist charakteristischer Tatbestand sei erwähnt das Vergehen der Begünstigung einer Gemeingefahr oder der Ausbau des Liebesparagraphen (§ 330 c R.Str.G.)".

Bisher genügte für das Vorliegen einer Eisenbahngefährdung jede Gefahr, damit wurde eine Einschränkung der Strafbarkeit vollzogen, die als berechtigt anzusehen ist. Für die Schiffahrt, bei der Gefahr für das Leben oder die Gesundheit anderer vorausgesetzt war, und für die Luftfahrt, bei der § 33 Luftverkehrsgesetz eine Gefahr für Menschenleben bestimmte, ist dagegen die Strafmöglichkeit erweitert worden, nachdem jetzt auch die Gefährdung bedeutender Sachwerte bestraft werden kann. Nicht nur bei der Eisenbahn, sondern gerade bei der Schiffahrt und der Luftfahrt handelt es sich um beträchtliche Güter und Werte, die durch eine Handlung nach § 315 der Gefahr ausgesetzt werden können, deshalb war ein Grund für die bisherige Beschränkung auf den Eisenbahnbetrieb nicht einzusehen.

Um auf die Gemeingefahr nähereinzugehen, ist es zuerst notwendig, sich mit dem Wesen der Gefahr zu befassen. Die Gefahr stellt sich dar als der allgemeine Begriff, aus dem sich die besondere Art der Gefahr, nämlich die Gemeingefahr, ableiten läßt.

1) der 27. Abschnitt des Reichsstrafgesetzbuches.
2) E. Schäfer in: Deutsche Justiz 1935, S. 952.

Bei der Bestimmung der Gefahr ist vom Gedanken des Ursachenzusammenhangs auszugehen, weil festgehalten werden muß, daß alle Geschehnisse auf Grund des Gesetzes der Kausalität eintreten, d. h. alles, was sich jetzt ereignet, wird bestimmt durch Verhältnisse, die früher da waren, während diese wieder durch noch frühere bestimmt sind[3]). Es liegen also einem Ereignis eine Anzahl von Bedingungen zugrunde, die sein Eintreten zur Folge haben; zu unterscheiden bleibt nur, welche Bedingungen derart sind, daß man von ihnen rückblickend vom eingetretenen Erfolg sagen kann, sie waren zugleich die Ursache des Erfolges.

Dies erhellt am besten ein Beispiel: Legt jemand einen Felsblock auf die Schienen einer Eisenbahn um dadurch einen Zug zum Entgleisen zu bringen, so kann man aus den Tatsachen, daß sich ein Zug auf der Strecke befindet und mit großer Geschwindigkeit heranbraust, ferner daß der Block ein bedeutendes Maß und Gewicht aufweist, folgern, der herannahende Zug wird durch das Hindernis zum Entgleisen gebracht. Ist dies eingetreten, dann wird man rückblickend feststellen, die genannten Tatsachen waren Ursachen des eingetretenen Erfolges. Wird nun der Zug auf eine unvorhergesehene Weise vor dem Hindernis zum Stehen gebracht, etwa durch ein plötzliches Unwohlsein des Lokomotivführers veranlaßt, so müssen die obigen Tatsachen als Bedingungen des Entgleisens betrachtet werden, die allerdings durch einen unvorgesehenen Umstand nicht zur Ursache des Erfolges werden konnten.

Klar führt den Gedanken Mezger[4]) aus: „Für das Recht als eine Regel des praktischen Lebens ist nämlich nicht nur die Wirklichkeit eines tatsächlichen Kausalverlaufs, sondern auch die Möglichkeit eines zu erwartenden Kausalverlaufs von Bedeutung. Ein bestimmtes Ereignis kann nach der allgemeinen Erfahrung „generell" zur Herbeiführung eines bestimmten Erfolges geeignet sein, auch wenn ihm im Einzelfall die Herbeiführung eines Erfolgs nicht gelungen ist; und das kann rechtlich bedeutsam werden." Nicht zugestimmt werden kann der Ansicht von Hertz, wenn er behauptet[5]): „So wie für den Erfolg, welcher nicht eintritt, keine Ursachen existieren, so bestehen für denselben auch keine Bedingungen. Ursache und Bedingung ist eins."

3) so Finger a. a. O. S. 57.
4) a. a. O. S. 128.
5) a. a. O. S. 76.

Hertz und mit ihm die Anhänger einer „subjektiven" Gefahrtheorie[6]) gehen zur Begründung ihrer Ansicht von folgenden Gedankengängen aus. Da alles Geschehen nach dem Kausalitätsgesetz vor sich geht, gibt es, um mit ihren Worten[7]) zu reden: „für eine ausgebliebene Verletzung ebenso-wenig objektive Voraussetzungen, wie für diejenige, deren Eintritt jedermann von vornherein für unmöglich hält. Entweder trägt die Wirklichkeit einen zureichenden Grund für eine Verletzung in sich, oder derselbe mangelt, ein Drittes gibt es nicht." Demnach erscheint die Gefahr lediglich als ein Kind unserer Unwissenheit über das Kausalitätsgesetz. Die Verfechter dieser Theorie leugnen daher das Vorhandensein einer Gefahr überhaupt oder bestimmen das Dasein einer Gefahr nach dessen Ermessen, der sie annimmt.

Gegen die subjektive Theorie wendet sich Siebenhaar[8]) in zutreffender Weise: „Nach Hertz müßten die schlimmsten Eingriffe auf die Unversehrtheit von Leben, Gesundheit und Eigentum ungeahndet bleiben, wenn die unberechenbare Laune des Zufalls wider alles vernünftige Erwarten den in der Mehrzahl der gleichartigen Fälle erfolgenden Eintritt einer Verletzung gehindert hat. In einem solchen Fall zu sagen, eine Gefährdung sei überhaupt nicht vorhanden gewesen, da ja der Nichteintritt des befürchteten Ereignisses die Grundlosigkeit der subjektiven Befürchtung erwiesen habe, das möchte fast frivol sein. Die Gefährdung ist nicht deshalb ein Nichts, weil die Verletzung ausgeblieben ist, vielmehr pflegen große Gefahren, auch wenn sie zu einer wirklichen Verletzung nicht geführt haben, im Bewußtsein der ihnen ausgesetzt gewesenen Personen dauernd in ihrer schreckvollen Wesenheit zu haften."

In den gewöhnlichen Redewendungen: Ich habe in einer großen Gefahr geschwebt, oder: das war eine große Gefahr für dich, kommt schon zum Ausdruck, daß eine Gefahr nicht allein in dessen Ermessen liegt, der sie annimmt, oder schließlich objektiv keine Gefahr vorliegen kann.

Die subjektive Theorie geht deshalb fehl, weil sie die Beantwortung der Frage nach dem Vorliegen einer Gefahr ex post zu geben versucht, d. h. erst nach dem Eintritt oder Ausbleiben eines Ereignisses urteilt. Danach könnte man sich alles vom Zufall abhängig denken. Hat der Täter bei

6) Vertreter der subjektiven Theorie sind u. a. Hertz, a. a. O. S. 75 ff.; Hälschner, a. a. O. S. 597; v. Buri, a. a. O. Bd. 40, 503.

7) Hertz, a. a. O. S. 74.

8) a. a. O. S. 245 ff.

seiner Handlung Glück, sodaß der Erfolg ausbleibt, dann tritt keine Strafe ein, ist er aber vom Pech verfolgt, sodaß der befürchtete Erfolg auch wirklich zutrifft, dann trifft ihn die Strafe des Gesetzes.

Nach der Ansicht dieser Theorie müßte die Bestrafung eines Gefährdungsdeliktes als nicht gerechtfertigt aufgefaßt werden, denn wenn das Vorliegen einer Gefährdung verneint wird, oder nur nach dem subjektiven Ermessen bestimmt wird, kann eine Bestrafung nicht durchgeführt werden.

Die dargelegte Anschauung läßt sich vor allem mit unserem neuen Rechtsdenken schlecht vereinen, nachdem die Wendung vom Erfolgs- zum Willensstrafrecht sich vollzogen hat. Gerade die Neufassung des § 315 ist ein Beispiel dafür, daß man bestrebt ist die reine Erfolgshaftung gänzlich zu beseitigen. Das hebt E. Schäfer[9]) gut hervor: „Ein hervorstechendes Merkmal der Neuregelung ist die Beseitigung der reinen Erfolgshaftung bei den fraglichen Verkehrsdelikten, indem der Täter für den eingetretenen Erfolg als solchen ohne schuldhafte Beziehung verantwortlich gemacht wurde. Künftig wird der Täter für den durch eine Verkehrsgefährdung eingetretenen Tod eines Menschen nur dann höher bestraft, wenn sich die Tat als besonders schwerer Fall darstellt."

Richtig erscheint die hier vertretene objektive Theorie, die in der Gefahr einen Zustand erblickt[10]). Der Zustand ist das Verhalten eines Dings während eines bestimmten Zeitraumes, er ist also nur möglich in Verbindung mit einem Ding in der Außenwelt[11]). Da ferner „als objektiv alles Wahrgenommene gilt, was nicht in dem wahrnehmenden Subjekt seine Quelle hat"[12]), so kann man die Gefahr als etwas Objektives bezeichnen, denn sie beruht auf den der Außenwelt angehörigen Bedingungen, wie bereits oben erwähnt wurde.

Frank bezeichnet die Gefahr als einen abnormen Zustand, aus dem sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit einer Verletzung ergibt[13]). Ähnlich hält Mezger[14]) die Gefahr für die nahe Möglichkeit, die kognitive Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines bestimmten schädlichen Ereignisses." Dann führt Mezger weiter aus: „Es handelt sich also um

---

9) a. a. O. S. 952.
10) so v. Liszt, a. a. O. S. 155; Binding, a. a. O. Bd. I, S. 120.
11) vergl. Wundt, a. a. O. S. 423.
12) Wundt, a. a. O. S. 380.
13) a. a. O. § 1, II, 1.
14) a. a. O. S. 128.

ein Urteil auf Grund generellen Erfahrungswissens, auf Grund objektiver Kenntnis von den Gesetzen des Geschehens über die naheliegende Besorgnis der Verletzung des Rechtsgutes."

Dem „sachkundigen Urteil" ist demnach das generelle Erfahrungswissen, d. h. das zur Zeit der Tat erkannte Gesamtwissen zugrunde zu legen um daraus den voraussichtlichen Kausalverlauf zu bestimmen. Das Wissen bildet freilich eine im Lauf der Zeit wechselnde Größe und außerdem ist das zu treffende Urteil notwendigerweise subjektiv[15]), darum wird auch die Folgerung, die aus dem Urteil zu ziehen ist, nämlich ob der Eintritt eines Erfolges mit Wahrscheinlichkeit oder nur mit einer gewissen Möglichkeit erfolgen wird, nicht einheitlich von den Vertretern der Literatur getroffen.

So nennt Berner[16]) eine Handlung gefährlich, wenn sie die Wahrscheinlichkeit eines üblen Erfolges in sich trägt. Rotering[17]) spricht von der Gefahr als einem drohenden Übel. „Es ist dies der Begriff des täglichen Lebens", meint er, „insoweit man unter Drohen ein Inaussichtstellen versteht, mit welcher Redewendung auf eine gewisse Wahrscheinlichkeit des Eintritts einer Tatsache hingewiesen wird."

Auch von Rohland[18]) vertritt die Meinung, daß die Gefahr „die größere oder geringere Wahrscheinlichkeit eines verletzenden Ereignisses, die mehr oder minder gesteigerte Möglichkeit seines Eintretens" ist. Schließlich mag noch Hälschner[19]) angeführt werden, der sagt: „Als eine um ihrer Gefährlichkeit willen zu unterlassende Handlung kann darum nur diejenige betrachtet werden, welche die Wahrscheinlichkeit eines verletzenden Erfolgs enthält."

Schulz[20]) hingegen nimmt bereits dann eine Gefahr an, wenn die Möglichkeit einer Verletzung vorliegt.

Es ergibt sich deshalb die Notwendigkeit auf die Begriffe Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit kurz einzugehen.

Die Möglichkeit umfaßt zunächst alles, was nicht unmöglich ist, somit auch das, was man mit notwendig bezeichnet. Hier soll aber von vorn-

---

15) vergl. Ziegler, a. a. O. S. 39.
16) a. a. O. S. 633.
17) Die eigene Gefahr als Schuldausschließungsgrund in: Goltd. Archiv Bd. 31, S. 247.
18) a. a. O. S. 1.
19) a. a. O. S. 598.
20) a. a. O. S. 5.

herein der Begriff begrenzt werden, indem das Notwendige ausgeschieden wird, sodaß mit dem Wort möglich alles das gemeint wird, was zwischen unmöglich und notwendig liegt.

Der Begriff „Wahrscheinlichkeit“ bedeutet demgegenüber, daß für den Eintritt eines Erfolges mehr spricht als für sein Ausbleiben. Mathematisch ausgedrückt heißt dies, für den Eintritt einer Verletzung sprechen mehr als 50% der dem Ereignis zugrunde liegenden Bedingungen, während der geringere Prozentsatz der Bedingungen den Erfolgseintritt hindern will.

„Spricht man von Wahrscheinlichkeit“, so schreibt Siebenhaar[21]), „dann liegt darin das Urteil: Es kann nach allgemein menschlicher Erfahrung und nach den Gesetzen des Ursachenzusammenhangs in einem Ereignis die voraussichtliche Ursache einer in der nächsten Zukunft liegenden Veränderung in der Außenwelt erblickt werden, welche in der Mehrzahl der Fälle gleicher Art erfahrungsgemäße auch wirklich eingetreten ist oder eintritt.“

Hat z. B. ein nicht gewandter Schütze viermal das Ziel verfehlt, während er drei Treffer zu verzeichnen hat, so liegt eine Wahrscheinlichkeit dafür vor, daß er achte Schuß neben das Ziel gehen wird. Hat aber der Schütze viermal getroffen und viermal sein Ziel verfehlt, dann kann man beim nächsten Schuß nicht mehr mit einer Wahrscheinlichkeit sondern nur mehr mit einer Möglichkeit rechnen, daß dieser Schuß daneben gehen wird.

Die Wahrscheinlichkeit ist also ein höheres Maß von Möglichkeit, eine gesteigerte Möglichkeit, aber welcher der beiden Begriffe erscheint nun für die Definition der Gefahr brauchbar?

Das Reichsgericht entscheidet in folgender Weise[22]): Zur Annahme einer Gefahr genügt nicht die bloße, vielleicht noch so entfernte Möglichkeit, daß infolge einer Handlung ein Schaden eintrete; andrerseits verlangt das Gesetz nicht einen hohen oder überhaupt einen bestimmten Grad der Wahrscheinlichkeit eines Schadens. Eine feste, für die unendliche Zahl aller denkbaren Fälle durchgreifende Abgrenzung zwischen der Möglichkeit und der Wahrscheinlichkeit eines Schadens läßt sich nicht ziehen; es muß daher im allgemeinen dem Tatrichter überlassen werden, unter Erwägung aller Umstände des einzelnen Falles zu entscheiden, ob eine Gefahr als vorhanden anzunehmen ist.“

---

21) a. a. O. S. 248.
22) R.G. 10, 173.

In gleicher Weise betont Olshausen[23]), „daß der Begriff des Ingefahrsetzens und der Gefahr im Sinn des § 315 überwiegend tatsächlicher Natur ist.“

Gegen die Hereinnahme des Begriffs der Wahrscheinlichkeit macht Schulz[24]) einige Bedenken geltend: „Derartige Grenzen sind vollständig willkürlich, und eine derartige Gefahrbestimmung wäre viel zu schematisch und formell, um für das praktische Strafrecht brauchbar zu sein. Hat man einen bestimmten Grad der Möglichkeit, dann ist Gefahr vorhanden.“

Übereinstimmend damit hält auch Ziegler den Begriff wahrscheinlich für wenig anwendbar. Er meint[25]): „Sie alle verlangen Wahrscheinlichkeit einer Verletzung für den Gefahrbegriff, verkennen aber dabei das Wesen dieses Begriffs und vergessen, daß es äußerst schwierig, ja zum Teil unmöglich ist, zu sagen, wann eigentlich eine Verletzung als wahrscheinlich zu gelten hat.“

Zusammenfassend läßt sich daher feststellen: **Die Gefahr ist ein Zustand, welcher die naheliegende Möglichkeit des Eintritts eines schädlichen Erfolges nach der Erfahrung begründet.**

Die Bezeichnung „naheliegend“ bedeutet ein größeres Maß von Möglichkeit, ohne daß deshalb eine Wahrscheinlichkeit gefordert wird[26]), demnach müssen die Fälle ausscheiden, die nur eine entfernte Verletzungsmöglichkeit darstellen, wie sie etwa zum Wesen der Verkehrsbetriebe von vornherein gerechnet werden können.

Nachdem nun Klarheit über den Gefahrbegriff geschaffen wurde, ist es leichter das Wesen der Gemeingefahr zu bestimmen. Wenn auch über die Festlegung einer Gemeingefahr eine große Meinungsverschiedenheit herrscht, so kann man doch sagen, ihr Wesen besteht darin, daß durch Entfesselung oder Hemmung von elementaren Kräften eine Gefahr von unbestimmbarem Ausmaß hervorgerufen wird, weil der Täter die Ausdehnung der Gefahr nicht in der Hand hat.

Während in der Literatur noch Einigkeit über die Mittel besteht, durch welche eine Gemeingefahr verursacht werden kann, gehen die Meinungen bei der Frage nach der Größe der Gefahr, oder besser gesagt, bei der

23) a. a. O. § 315.
24) a. a. O. S. 10.
25) a. a. O. S. 45.
26) vergl. Frank, a. a. O. § 1, II, 1 und Allfeld, a. a. O. S. 100.

Frage nach der Zahl und Art der von ihr betroffenen Objekte, stark auseinander.

In der Hauptsache werden drei verschiedene Ansichten vertreten.

Die herrschende und meist verbreitete Theorie hebt hervor, daß für den Begriff der Gemeingefahr die Unbestimmtheit der gefährdeten Objekte (Personen oder Sachen) entscheidend sein soll. Darunter ist folgerichtig zu verstehen, daß auch die Unbestimmtheit der Objekte ihrer Individualität nach einbegriffen ist. Nach dieser Theorie ist daher die Gemeingefahr als ein Zustand aufzufassen, in dem die Zahl der gefährdeten Personen oder Sachen und ihre Individualität unbestimmt, d. h. zur Zeit der Handlung unbestimmbar ist[27]). Olshausen meint zutreffend[28]): „Für die Gemeingefahr ergibt sich also, daß durch sie Menschenleben bezw. Eigentum in einer individuell nicht bestimmten und begrenzten Zahl gefährdet sein müssen, sie muß daher sein „eine Gefahr von unbestimmter Richtung und Tragweite" (Merkel, S. 352). Gemeingefahr ist sonach nicht vorhanden, wenn bloß einzelne bestimmte Personen oder Sachen — selbst in der Mehrzahl — gefährdet sind; das Wesen der Gemeingefahr besteht demgemäß darin, daß der Täter die Ausdehnung der Gefährdung nicht in seiner Gewalt hat, sie bei ihrem Ursprung nicht ermessen kann, wenn auch der Natur der Sache nach jeder noch so allgemeinen Gefahr eine örtliche Grenze anhaften muß."

Eine andere Auffassung, vertreten von Hälschner[29]), Siebenhaar[30]) und Meyer[31]), macht das Vorhandensein einer Gemeingefahr davon abhängig, daß die Individualität der gefährdeten Objekte unbestimmt sein muß. Es genügt also, wenn nicht unbestimmt viele, sondern unbestimmt welche Personen oder Sachen gefährdet sind. Eine Mehrzahl der gefährdeten Objekte ist daher im Einzelfall gar nicht notwendig, ein einzelner, allerdings unter der Bedingung, daß er von Anfang an individuell unbestimmt ist, reicht aus für das Vorliegen der Gemeingefahr.

„Gemeingefahr besteht auch dann", urteilt Siebenhaar[32]) zutreffend, „wenn die Handlung im Einzelfalle nur einen einzelnen oder mehrere ein-

27) so Frank, a. a. O. Vorbem. II zum 27. Abschn.; v. Rohland, a. a. O. S. 48; R.G. 5 S. 309.
28) a. a. O. §312 N. 4.
29) a. a. O. S. 603.
30) a. a. O. S. 245.
31) a. a. O. S. 532.
32) a. a. O. S. 245.

zelne bedroht, mit der Maßgabe, daß jede beliebige Person oder Sache dem nach unbegrenzter Ausdehnung strebenden Wirkungskreis des Elementes ausgesetzt ist". Hälschner[33]) spricht ähnlich „daß eine Gemeingefahr vorliegt, wenn die Zahl der gefährdeten Personen begrenzt ist und in der Verletzung nur eines Menschen erschöpft erscheint."

Schließlich ist noch eine dritte Theorie zu erwähnen, als deren Hauptverfechter Binding[34]) anzusprechen ist. Maßgebend für das Dasein einer Gemeingefahr ist bei ihm nicht die Unbestimmtheit sondern die Vielheit gefährdeter Objekte. Es muß, um seine Worte zu gebrauchen, „die Gefahr einer allgemeinen Verletzung" gegeben sein, d. h. es muß befürchtet werden, daß ein Hinausgreifen der Verletzung über eine Anzahl von Sonderverletzungen erfolgen wird. In einem Beispiel erläutert Binding seine Ansicht. „Warum", so fragt er, „sollte man da keine Gemeingefahr annehmen, wenn ein Befehlshaber eines Kriegsschiffes, der genau weiß, wieviel Personen er an Bord hat, die Lunte an die Pulverkammer legt."

Von den genannten Anschauungen ist vor allem die Betonung der Unbestimmtheit der Individualität von Personen oder Sachen hervorzuheben. Es darf z. Zt. der Tat nicht bekannt sein, welche Personen oder Sachen der Verletzung ausgesetzt sind. Klar beleuchtet dies ein von den Vertretern der zweiten Theorie oft gebrauchtes Beispiel.

Auf einem Fensterbrett ist ein Blumentopf derart aufgestellt, daß die naheliegende Möglichkeit besteht, er werde herunterfallen und dabei einen Fußgänger, der unter dem Fenster vorbeigeht, verletzen. Fällt nun der Topf herunter, dann kann er wahrscheinlich nur eine Person treffen und damit ist der gefährliche Zustand aufgehoben, aber welche Person der Pechvogel sein wird, ist unbestimmt, weil viele Leute die Straße benützen und es unsicher ist, wann durch einen unvorhergesehenen Umstand — etwa einen Windstoß — veranlaßt der Blumentopf fallen wird.

Will der Täter dagegen von vornherein eine bestimmte Person treffen, z.B. einen persönlichen Feind, und läßt er den Topf — etwa durch einen Stoß — gerade zu der Zeit herabstürzen, in der dieser unten spazieren geht, so ist nun mehr von keiner Gemeingefahr die Rede, weil hier ausschließlich eine Person gefährdet und einer Verletzung preisgegeben ist.

Diese Ansicht kommt auch im Gesetz zum Ausdruck, wenn im § 315 III die Gemeingefahr als Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur

33) a. a. O. S. 603.
34) a. a. O. Lb. II, 1 S. 4 und 5.

eines einzelnen Menschen, bestimmt wird. In der Gefährdung einer einzelnen Person kann selbstverständlich eine Gefährdung vieler liegen, weil ja noch nicht feststeht, wer der ist, welcher das Opfer einer Verletzung wird. Dies hat die herrschende Theorie übersehen. Es ist also nicht die unbestimmte Zahl der gefährdeten Objekte entscheidend. So können von vornherein z. B. drei Personen als gefährdet erscheinen, und doch liegt eine Gemeingefahr vor, wenn unbestimmt ist, wer gerade diese drei Personen sind, die von dem eintretenden Erfolg tatsächlich betroffen werden. Binding hat wohl Recht mit der Auffassung, daß nicht eine unbestimmte Zahl von Gefährdeten zu fordern ist, aber er betont nicht, daß darüber hinaus eine individuelle Unbestimmtheit verlangt werden muß.

Hinsichtlich der gefährdeten Sachen muß unterschieden werden zwischen solchen, die in fremdem Eigentum stehen, und zwischen denen, die dem Täter selbst gehören.

Hier ist gleichfalls zu bemerken, daß bei dem Vorliegen einer Gemeingefahr sich die Gefährdung auf der Individualität nach nicht bestimmte, d. h. also nicht von vornherein bestimmbare Sachen erstrecken muß[35]. Olshausen[36] will im Anschluß an die herrschende Theorie, nach der die Gefährdung von unbestimmt vielen Personen gefordert wird, hier entsprechend verlangen, daß die gefährdeten Güter unbestimmt vielen Eigentümern gehören müssen; dafür läßt sich aber kein zwingender Grund einsehen. Recht deutlich tritt v. Rohland dieser Meinung entgegen, indem er sagt[37]: „Gemeingefahr für das Eigentum ist nicht Gefährdung einer unbestimmten Zahl von Eigentümern, sondern unbestimmt große Gefährdung des Eigentums, mag das bedrohte Eigentum sich in einem einzelnen oder mehreren Gegenständen verkörpern, einem einzelnen oder einer größeren Zahl von Personen gehören."

Es wären auch merkwürdige Folgerungen aus der von Olshausen vertretenen Ansicht denkbar. Warum sollte z. B. die Überschwemmung eines Landstreifens, der nur einem Eigentümer gehört, keine Gemeingefahr hervorrufen können, während eine solche angenommen wird, wenn das Stück Land mehreren gehört.

Dagegen ist eine andere Einschränkung vorzunehmen. Nicht jede Gefährdung fremden Eigentums ist in Betracht zu ziehen, sondern es muß

---

35) so Berner, a. a. O. S. 600; Schütze, a. a. O. S. 505.
36) a. a. O. § 313 N. 1.
37) a. a. O. S. 52.

sich um große Güter, um „bedeutende Sachwerte" handeln. Die Ansicht findet ihre Stütze in § 315 III R.Str.G. Das ist ohne weiteres verständlich, da elementare Kräfte gehemmt oder entfesselt werden, sodaß man aus dieser Tatsache schon auf die Verletzung oder Vernichtung bedeutender Werte schließen kann. Stehen natürlich nur geringfügige Sachwerte in der Gefahr verletzt oder vernichtet zu werden, dann erscheint es unangebracht hier von einer Gemeingefahr zu sprechen.

Aber auch derjenige, welcher eigene Sachen einer Gefahr aussetzt, kann damit die Voraussetzungen für das Herbeiführen einer Gemeingefahr erfüllen. Die Fassung des Begriffes der Gemeingefahr ist dem neuen Rechtsdenken angepaßt und verwirklicht die beiden Grundsätze des nationalsozialistischen Staates: „Eigentum verpflichtet" und „Gemeinnutz vor Eigennutz". Der Eigentümer kann nicht nach Belieben mit seinem Gute schalten und walten, wie er will und wie es ihm gut dünkt, sondern in der Rücksichtnahme auf das Gemeinwohl ist seinem Tun eine Schranke gesetzt. Das Gesetz sagt selbst: „Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr ... für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Wohl des Volkes verstößt"[38]).

Wenn daher jemand aus beliebigen Gründen sein Gut vernichtet, so kann hierin ebenfalls eine Gemeingefahr erblickt werden, vorausgesetzt, daß es sich um bedeutende Sachwerte handelt, und daß die Vernichtung der Sachen dem Wohl der Gesamtheit schadet.

Unter Berücksichtigung des oben dargelegten Begriffes der Gefahr kann hier zusammenfassend unter Gemeingefahr folgendes verstanden werden:

Gemeingefahr ist eine durch Entfesselung oder Hemmung von elementaren Kräften geschaffene Gefahr für Leib oder Leben von nicht individuell bestimmten Personen oder von nicht individuell bestimmten bedeutenden Sachwerten, welche in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt.

Der Gesetzgeber hat mit der Einführung des Begriffes der Gemeingefahr nicht im Auge gehabt, daß dadurch eine unbillige Verschärfung der Haftung eintreten soll. Um unnötige Härten zu vermeiden, gibt die amtliche Begründung für die Neufassung der §§ 315—16 einen Hinweis,

38) § 315 III R.Str.G.

wann im praktischen Leben die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Gemeingefahr gegeben sind: „Für die Frage, wann hiernach eine Gemeingefahr anzunehmen sein wird, werden die Verhältnisse des betroffenen Unternehmens maßgebend sein. Bei der Prüfung dieser Frage wird der Staatsanwalt daher mit dem betroffenen Unternehmen insbesondere bei Eingriffen in den Reichsbahnbetrieb mit der zuständigen Reichsbahndirektion in Verbindung zu treten haben. Allgemein kann bemerkt werden: Für die Behandlung einschlägiger Strafverfahren auf dem Gebiet des Eisenbahnbetriebes wird davon auszugehen sein, daß, wenn der Lokomotivführer einer Eisenbahn beim Erkennen des Fahrthindernisses (oder der sonstigen Beeinträchtigungen der Sicherheit des Betriebes) pflichtgemäß sofort die Schnellbremsung einzuleiten hätte, stets eine Gemeingefahr anzunehmen sein wird“[39]).

Die Verkehrsgefährdung ist im 27. Abschnitt des R.Str.G., der den Titel „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen“ trägt, geregelt. Dies bedeutet jedoch nicht, daß dadurch bereits die Gemeingefahr zu einem Tatbestandsmerkmal sämtlicher Delikte geworden ist, die in diesem Abschnitt zusammengefaßt sind, sondern nur dann hat der Richter das Vorliegen einer Gemeingefahr festzustellen, wenn in dem einzelnen Tatbestand selbst das Erfordernis ihrer Herbeiführung aufgenommen worden ist.

Der Begriff der Gemeingefahr wird also in verschiedener Weise verwendet. Zutreffend führt Frank hierzu aus[40]): „Der Gesetzgeber nimmt zuweilen an, daß ein bestimmter Zustand stets gefährlich ist und bedroht daher seine Herbeiführung mit Strafe. Alsdann ist das Delikt ein abstraktes Gefährdungsdelikt. In anderen Fällen nimmt er an, daß ein bestimmter Zustand gefährlich sein kann und bedroht seine Herbeiführung mit Strafe, wenn er es ist. In diesen Fällen ist das Delikt ein konkretes Gefährdungsdelikt.“

§ 315 wie auch die §§ 312 bis 314 des R.Str.G. sind demnach zu den konkreten Gefährdungsdelikten zu rechnen, nachdem hier in jedem einzelnen Fall an Hand der gegebenen Tatsachen geprüft werden muß, ob wirklich eine Gemeingefahr erzeugt worden ist. Dagegen erfordern die §§ 306 und 324 R.Str.G. lediglich eine abstrakte Gefährdung, d. h. der Gesetzgeber will dort eine Bestrafung eintreten lassen mit der Begründung, daß diese Handlungen in der überwiegenden Mehrzahl gefährlich

39) Siehe „Deutsche Justiz“ 1935, S. 1124 Nr. 389 a.
40) a. a. O. § 1, II.

sind und deshalb eine Strafe ausgesprochen werden muß, ohne daß im Einzelfall der tatsächliche Eintritt der Gemeingefahr berücksichtigt zu werden braucht.

Die Begründung des Gesetzgebers ist nicht sehr einleuchtend, aber ihre praktische Folgerung erscheint doch für das Strafrecht als sehr zweckmäßig. In manchen Fällen wird es nämlich große Schwierigkeiten bereiten eine Gefährdung nachzuweisen, obwohl man sagen muß, daß die Handlung unbedingt gefährlich war. Als Beispiel mag die Verhinderung eines lebenswichtigen Betriebes erwähnt werden, die durch § 315 hinsichtlich der Verkehrsbetriebe in den meisten Fällen nicht erfaßbar ist. Für sie würde das Erfordernis einer abstrakten Gefährdung genügend sein, da hierbei die Schwierigkeit des Nachweises einer Gefahr besonders auftauchen kann und man trotzdem betonen muß, daß eine derartige Handlung von einer nicht geringen Gefährlichkeit ist.

§ 7.

4. Die besonders schweren Fälle.

Man ist in der letzten Zeit vielfach dazu übergegangen in den Tatbestand verschiedener Delikte den Begriff des besonders schweren Falles einzufügen und hat für das Vorliegen dieser Voraussetzung die Strafe wesentlich erhöht, oft über den ordentlichen Strafrahmen des Delikts hinaus. In den §§ 263 und 266 R.Str.G. ist z. B. für den besonders schweren Fall Zuchthausstrafe angedroht, während für die gewöhnlichen Fälle nur Gefängnisstrafte eintreten kann. Der besonders schwere Fall stellt also einen Strafschärfungsgrund dar. Durch seine Hereinnahme wird eine Überspannung der Strafrahmen vermieden, was im Interesse einer sicheren und einheitlichen Rechtsprechung unbedingt zu begrüßen ist.

Im § 315 I ist dieser Strafschärfungsgrund aufgenommen worden, ohne daß jedoch der Gesetzgeber irgend ein Hinweis gegeben hat, unter welchen Voraussetzungen ein besonders schwerer Fall anzunehmen ist. Dagegen finden sich in den obenerwähnten §§ 263 und 266 nähere Erläuterungen, wann dieser Fall vorliegen soll. Allerdings ist zu beachten, daß diese Andeutungen in den §§ 263 und 266 auf die Eigenart und den Zweck dieser Bestimmungen zugeschnitten sind, aber dennoch lassen sich daraus allgemeine Richtlinien entnehmen, die auch für die Vorschrift des § 315 Geltung besitzen.

So können demnach drei verschiedeen Gruppen aufgezeichnet werden,

in denen ein besonders schwerer Fall gegeben ist, ohne daß damit der Anspruch einer vollständigen Erschöpfung des Begriffes erhoben wird.

Zunächst liegt ein besonders schwerer Fall vor, wenn durch die Handlung nach § 315 das Wohl des Volkes beeinträchtigt wird. Es muß daher durch die Tat das Volk in seiner Gesamtheit oder doch wenigstens eine größere Anzahl von Volksangehörigen in dieser ihrer Eigenschaft als Volksgenossen geschädigt sein. Dabei kann die Schädigung auch eine indirekte sein, daß z. B. das Vertrauen des Volkes oder doch weiter Volkskreise in die Sicherheit und Zuverlässigkeit großer der Allgemeinheit dienenden Einrichtungen zerstört wird[1]).

Eine zweite Gruppe der besonders schweren Fälle wird bestimmt durch den Eintritt eines ungewöhnlich großen Schadens. Die Herbeiführung einer Gemeingefahr ist schon an die Voraussetzung geknüpft, daß ein eintretender Schaden „bedeutende Sachwerte" betreffen muß. Deshalb kommt hier nur ein außerordentlicher beträchtlicher Schaden in Betracht. Ist z. B. durch die Zerstörung einer Eisenbahnbrücke ein Schnellzug in den Abgrund gestürzt, so liegt zweifellos ein besonders schwerer Fall vor. Unbeachtlich bleibt aber, ob der verursachte Schaden nur eine einzelne oder mehrere Personen trifft.

Während bisher das Augenmerk auf den Erfolg der Tat gelenkt ist, umfaßt die dritte Gruppe die Fälle, in denen ein besonders verwerflicher Wille des Täters in der Art der Begehung oder in den Beweggründen zur Handlung in Erscheinung tritt. Will etwa ein Täter für scheinbar erlittene Unbill sein Nachgefühl an einer Schiffahrtsgesellschaft dadurch befriedigen, daß er einen ihrer Dampfer zum Sinken bringt, so zeigt sich in der Handlung ein gemeiner, verbrecherischer Wille, weil dabei nicht nur ein beträchtlicher Sachschaden eintreten wird, sondern eine große Anzahl von unbeteiligten Personen der Lebensgefahr ausgesetzt werden. Oder aber jemand nützt eine Vertrauensstellung aus, die er sich vielleicht auf unredlichem Wege erschlichen hat, um dadurch ein Luftschiff zum Absturz zu bringen.

Das Reichsgericht legt mit Recht einen strengen Maßstab bei der Frage nach dem Vorliegen eines besonders schweren Falles an. Es begnügt sich nicht mit einer allgemeinen Feststellung über die Schädigung des Volkswohles, sondern nimmt nur dann den Strafschärfungsgrund an, wenn z. B. im Einzelfall begründete Unterlagen dafür vorliegen, daß das Vertrauen bestimmter Volkskreise tatsächlich erschüttert worden ist[2]).

1) vergl. R.G. 68, 218.
2) so R.G. in D.J. 1935, S. 1636; 1936, S. 121, 688.

Die gesetzliche Regelung, wie sie bisher getroffen ist, befriedigt nicht, denn für einige Fälle hat der Gesetzgeber Beispiele angeführt, wann ein besonders schwerer Fall gegeben ist (wie in § 263 und 266), in anderen Fällen (z. B. § 315 und 143 a) hat er dies unterlassen.

Eine glückliche Lösung würde sich jedoch ergeben, wie es bereits die Strafgesetzbuchentwürfe von 1925 und 1927 vorgeschlagen haben, wenn man in dem allgemeinen Teil des Strafgesetzbuches die Voraussetzungen und Richtlinien für die Anwendbarkeit des besonders schweren Falles aufstellen würde, während in den einzelnen Delikten selbst die Straferhöhung aufgenommen würde. Dieser Weg erscheint deshalb zweckmäßig, weil sich die Strafschärfung nach dem Schutzobjekt des einzelnen Tatbestandes richten kann.

III. Der innere Tatbestand.

§ 8.

Dor vorsätzliche Begehung.

Aus dem Wortlaut des § 315 geht nicht ausdrücklich hervor, ob die aufgezählten Handlungen in Absatz I vorsätzlich begangen werden müssen. Einen näheren Aufschluß erhält man aber durch einen Vergleich mit der Vorschrift des § 316 I, die wörtlich lautet: Wer fahrlässig eine der im § 315 Abs. I bezeichneten Taten begeht, wird ... bestraft." Daraus ergibt sich der Schluß, daß § 316 eine Bestrafung für die fahrlässig begangenen Handlungen ausspricht, während § 315 I die vorsätzliche Begehung treffen will. Die bisherige Fassung des § 316 ließ es dagegen offen, ob die genannten Handlungen vorsätzlich oder fahrlässig vorgenommen sein mußten.

Eine weitere Frage taucht auf, wenn man die Schuldform bei den pflichtwidrigen Unterlassungen prüft. Aus der Tatsache jedoch, daß der Gesetzgeber in § 316 den allgemeinen Ausdruck „Taten" gewählt hat, und nicht etwa „Handlungen", läßt sich bereits folgern, daß eine Ausnahmestellung der Unterlassungen nicht beabsichtigt war. Außerdem muß erwähnt werden, daß durch die Hereinnahme der pflichtwidrigen Unterlassungen in den Tatbestand des § 315 der bisherige Sondertatbestand des § 316 II, der die Pflichtvernachlässigungen der Eisenbahnangestellten

mit Strafe bedrohte, überflüssig geworden ist, sodaß diese Unterlassungen und Pflichtverletzungen ebenfalls von der Vorschrift des § 315 erfaßt werden. Nun wäre es unbillig jede dieser Pflichtverletzungen mit derselben Strafe, die für vorsätzliche aktive Eingriffe verhängt ist, zu ahnden. Es bleibt doch in der Frage der Strafzumessung zu unterscheiden, ob jemand es fahrlässig unterläßt die Schranke zu schließen oder ob derjenige bewußt das Stellen einer Weiche unterläßt, auch wenn die Verantwortlichkeit für die eintretende Gefährdung in beiden Fällen die gleiche ist. Daher muß für die pflichtwidrige Unterlassung in § 315 die Schuldform des Vorsatzes verlangt werden. Fahrlässige Unterlassungen sind dann nach § 316 zu bestrafen.

Schwieriger gestaltet sich jedoch die Frage, ob die Herbeiführung einer Gemeingefahr ebenfalls vorsätzlich geschehen muß. Der Wortlaut des Gesetzes gibt hierauf keine Antwort. Es soll daher ein kurzer Rückblick auf die bisherige Regelung geworfen werden.

Während der § 315 a. F. keine Andeutung machte, ob die Gefährdung des Transportes vorsätzlich oder fahrlässig erfolgen müsse, bedrohte § 316 a. F. denjenigen mit Strafe, der eine Transportgefährdung durch die in § 315 a. F. genannten Tätigkeiten verursachte. Aus diesem Gegensatz der beiden Bestimmungen, wie auch aus der Tatsache, daß das Wort vorsätzlich hinter dem Eingangswort „Wer" sich befand und daher auf sämtliche nachfolgenden Satzteile bezogen werden mußte, folgerte eine große Anzahl der Literaturvertreter, der Gesetzgeber habe in § 315 a. F. nur die vorsätzliche Gefährdung des Transportes bestrafen wollen. Freilich fehlt es nicht an Gegnern dieser Anschauung[1]). So führt Stenglein dazu aus[2]): „Der Vorsatz des Täters braucht sich nur auf die Vornahme der in § 315 bezeichneten Handlungen zu beziehen und die Gefährdung des Transports braucht nicht der direkte Zweck, sondern nur die dem Täter bewußte objektive Wirkung seiner Handlung zu sein. Es ist dies überhaupt der Charakter der im 27. Abschnitt bedrohten gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen."

Dagegen weisen die Gegner dieser Ansicht[3]), vor allem Hälschner darauf hin, daß mit der Forderung des Gefährdungsbewußtseins auch not-

1) so Frank § 315 N. 5; Berner, S. 644; Meves, S. 45; Supper, S. 201, R.G. 31, 198.
2) s. Stenglein, a. a. O. S. 585.
3) Binding, S. 45; Hälschner,. S 646; v. Liszt, S. 517; Olshausen, § 315 N. 11.

wendigerweise ein Vorsatz verlangt werden müsse, denn, um Hälschner[4]) selbst anzuführen: „Mit dem Bewußtsein ist aber auch unvermeidlich das Wollen, das Beabsichtigen der Gefahr gegeben, mag es sich auch um eine eventuelle Absicht handeln, denn derjenige, der mit Bewußtsein einen anderen in Gefahr setzt, hat zwar noch nicht ohne weiteres die Absicht den andern zu beschädigen, aber sicher die Absicht ihn in Gefahr zu setzen. Es ist daher ein Widerspruch in sich selbst hier zwar das Bewußtsein der Gefährdung zu fordern, dagegen den Vorsatz der Gefährdung für nicht erforderlich zu erklären, wie dies hier und in anderen Fällen in der Regel geschieht."

Welcher Meinung hat nun die Neufassung durch das Gesetz vom 28. 6. 35 Recht geben wollen?

Soll das Bewußtsein der Gefährdung genügen oder muß vom Täter ein vorsätzliches Gefährden verlangt werden?

Die Fassung des § 315 deutet auf die letzte Ansicht. Da sich der Vorsatz auf die verschiedenen genannten Tätigkeiten erstrecken muß, daß sich aus der Aneinanderreihung der einzelnen Taten mit der Herbeiführung einer Gemeingefahr, die durch das Bindewort „und" verknüpft sind, folgern, daß die innere Einstellung des Täters zu sämtlichen Satzteilen die gleiche sein muß, also mit anderen Worten ein doppelter Vorsatz erforderlich ist, hinsichtlich der Handlungen wie auch hinsichtlich der Gefährdung. Der Gesetzgeber hat überdies die Strafen in den §§ 315—16 durchwegs verschärft. Nur für vorsätzliche Gefährdungen erscheinen aber diese hohen Strafen, die in besonders schweren Fällen bis zur Todesstrafe ansteigen, gerechtfertigt. Das Reichsgericht hatte sogar zunächst diesen Standpunkt vertreten[5]): „Entsprechend dem Prinzip, daß vom Strafgesetzbuch regelmäßig bei den gefährlichen Delikten des 27. Abschnittes befolgt wird, bedroht § 316 diejenige Handlung, deren vorsätzliche Begehung im § 315 als strafbar bezeichnet ist, sobald sie aus Fahrlässigkeit verübt wird. Da nun der Tatbestand des § 315 einen doppelten Vorsatz erfordert, nämlich ebensowohl den, die gefährdende Handlung vorzunehmen, wie den, durch diese Handlung den Transport in Gefahr zu setzen, so ist es nicht rechtsirrig, das Schuldmoment der Fahrlässigkeit im § 316 überall an die Stelle des Vorsatzes zu setzen."

4) a. a. O. S. 646.
5) siehe R.G. in Stenglein, a. a. O. S. 598, Nr. 23.

Die hier vertretene Ansicht wird neuerdings von L. Schäfer[6]) betont: „Die Strafbarkeit aus den §§ 315—16 ist an das Erfordernis geknüpft, daß der Täter vorsätzlich (bei § 316 fahrlässig) eine Gemeingefahr herbeiführt.“

Ferner genügt es, wenn der Täter mit bedingtem Vorsatz handelt. Er muß sich bewußt sein, daß sein Tun möglicherweise einen vorgestellten Erfolg zur Folge hat, welchen er billigt oder in Kauf nimmt[7]).

Zum Vorsatz ist als besonderes Merkmal das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit zu fordern. Der Täter muß sich sagen, mein Handeln oder Unterlassen verstößt gegen die Rechtsordnung. Fehlt die objektive Rechtswidrigkeit, so entfällt auch die Möglichkeit einer Bestrafung. Der Arbeiter, der in Erfüllung seiner Berufstätigkeit die Auswechslung von Schienen auf der Fahrbahn vornimmt, handelt nicht rechtswidrig, obwohl durch sein Tun eine Gemeingefahr erzeugt wird. Dasselbe gilt für den, der auf den Geleisen ein Hindernis bereitet um dadurch einen Zug vor dem Abstürzen in den Abgrund zu bewahren, weil kurz hinter diesem Hindernis eine Eisenbahnbrücke zerstört worden ist.

Das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit wird von der überwiegenden Mehrzahl der Schriftsteller zum Begriff des Vorsatzes verlangt[8]).

Begeht demnach der Täter vorsätzlich eine Störungshandlung und führt eine Gemeingefahr herbei ohne das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit zu haben, dann kann er nur gemäß § 316 bestraft werden, insofern der Mangel des Bewußtseins der Rechtswidrigkeit auf Fahrlässigkeit zurückzuführen ist[9]).

Darüber hinaus kommt es aber auf das Bewußtsein der Strafbarkeit nicht an[10]).

Die vom Gesetz hervorgehobenen „besonders schweren Fälle“ nehmen eine Sonderstellung ein. Die reine Erfolgshaftung wie sie die §§ 315/16 noch hinsichtlich der Verursachung einer schweren Körperverletzung oder des Todes eines Menschen enthielten, wurde beseitigt. Sie wirkte sich besonders drückend bei den Eisenbahnangestellten aus, die für den durch eine vorsätzliche oder fahrlässige Pflichtvernachlässigung entstandenen Schaden haften mußten, ohne daß sie ihn voraus zu sehen brauchten. Diese

6) in Pfundtner-Neubert, II c 6, S. 80, A. 5.
7) zu dieser Frage s. Köhler, Ger.S. 95, 460.
8) so Mezger, S. 330 ff.; Belin, S. 43/44; Allfeld S. 166; Olsh. § 59, Nr. 30.
9) vergl. Schmidtkunz a. a. O. § 4.
10) siehe Köhler a. a. O. S. 270.

Regelung wurde allgemein[11]) als Härte betrachtet. Binding gab dieser Meinung mit den folgenden Worten Ausdruck[12]): „Schwer begreift sich die Behauptung, daß § 316 II bezüglich der Bahnangestellten auf jede Verschuldung hinsichtlich der Transportgefährdung verzichte und nur Kausalzusammenhang zwischen der schuldhaften Pflichtvernachlässigung und der eingetretenen Gefahr verlange. Dem Gesetzgeber aber die schwere Ungerechtigkeit anzusinnen, er habe diese Angestellten, deren Beruf sowieso höchst verantwortlich ist und die oft über alle Gebühr angestrengt sind, auch noch kriminell für jede unvorhersehbare Folge einer Pflichtvernachlässigung haften lassen wollen, dazu fehlt jede Berechtigung."

Nunmehr wird ein Täter für den durch eine Verkehrsgefährdung eingetretenen Schaden nur dann höher bestraft, wenn sich die Tat als besonders schwerer Fall darstellt[13]). Es genügt hier, wenn die vorgenommene Handlung objektiv die Herbeiführung des Erfolges verursacht[14]). Diese Sonderstellung der besonders schweren Fälle erklärt sich aus ihrer Natur als Strafschärfungsgrund. Zutreffend meint hierzu Becker: „Es fragt sich weiter, ob bei einer Schädigung des Volkswohles der Wille und die Absicht des Täters sich auch auf diese Schädigung des gemeinen Nutzens erstrecken müsse. Das Reichsgericht verneint diese Frage mit der Begründung, daß es sich beim besonders schweren Fall ja nicht um Merkmale des gesetzlichen Tatbestandes sondern um Strafzumessungsgründe handle, bei denen sich die Frage der Zurechenbarkeit nach anderen Gesichtspunkten regele. Es kommt also nur darauf an, ob objektiv eine Schädigung des Volkswohles eingetreten ist"[15]).

Das Reichsgericht bestimmt die Zurechenbarkeit für den besonders schweren Fall in folgender Weise[16]): „Zum inneren Tatbestand kann keinesfalls mehr vorausgesetzt werden, als daß sich der Täter derjenigen Umstände bewußt ist, die die Annahme eines besonderen schweren Falles begründen. Dagegen braucht sich der Angeklagte nicht auch dessen bewußt gewesen zu sein, daß das Gesetz für besonders schwere Fälle eine höhere

11) so Frank, § 316 I, 2 b; Olsh. § 316, N. 5; Eger a. a. O. S. 188.
12) a. a. O. S. 46.
13) über die Voraussetzungen dazu s. o. § 7.
14) ebenso Pfundtner-Neubert, a. a. O. II c 6, S. 13 A. 5.
15) Die besonders schweren Fälle des Strafrechts in der Rechtssprechung des R.G. in: D.J. 1935, S. 1190.
16) R.G. in D.J. 1935, S. 1037.

Strafe vorsieht und daß die ihm bekannten wesentlichen Umstände der Tat die Annahme eines besonders schweren Falles rechtfertigen."

Diese nicht ganz glückliche Lösung erscheint jedoch offenkundig zu sein, darum fährt Becker[17]) mit Recht fort: „Es erscheint zweifelhaft, ob diese Ansicht mit dem künftigen Strafrecht als Willensstrafrecht vereinbar ist. Für das kommende Srafrecht erscheint es viel zweckmäßiger den besonders schweren Fall zum Tatbestandsmerkmal auszubauen."

Schließlich ist es denkbar, daß sich der Vorsatz des Täters über die Betriebsgefährdung hinaus erstreckt, mit anderen Worten die Gefährdung des Betriebes lediglich ein Mittel zum Zweck darstellt. Der Täter beabsichtigt zum Beispiel die ihm mißliebige Person X ums Leben zu bringen und bringt zu diesem Zweck einen Zug, in dem sich X als Fahrgast befindet, durch Zerstören des Schienenstranges zum Entgleisen. Wird tatsächlich X ein Opfer dieses Unglücks, dann sind dem Täter zwei vollendete Verbrechen, in Tateinheit begangen, vorzuwerfen, nämlich ein Verbrechen der Verkehrsgefährdung und ein Verbrechen des Mordes. Ist X aber glücklicherweise mit dem Leben davon gekommen, dann liegt ein vollendetes Verbrechen nach § 315 in Tateinheit mit einem versuchten Verbrechen nach § 211 vor.

Oder aber jemand will einer Schiffahrtsgesellschaft schweren Schaden zufügen und sucht sich für diesen Plan einen in Fahrt befindlichen Dampfer aus, um diesen durch seine Handlung zum Sinken zu bringen. Beim Gelingen seines Vorsatzes konkurrieren dann ein Verbrechen der Betriebsgefährdung mit einem Vergehen nach § 305, während bei Nichteintritt eines Schadens das Verbrechen nach § 315 in Idealkonkurrenz mit einem versuchten Vergehen gemäß § 305 tritt.

§ 9.

IV. Die Strafe.

Für die vorsätzlichen Verbrechen nach § 315 I ist Zuchthausstrafe bis zu 10 Jahren angedroht. In den besonders schweren Fällen erhöht sich die Strafe, nämlich auf Zuchthaus nicht unter 5 Jahren oder lebenslanges Zuchthaus oder Todesstrafe. Die Todesstrafe, die das preußische Strafgesetzbuch im § 294 bereits für dieses Verbrechen vorgesehen hatte, wurde

---

17) a. a. O. S. 1190.

jedoch in das Reichsstrafgesetzbuch nicht mehr übernommen. Erst die Verordnung des Reichspräsidenten zum Schutz von Volk und Staat vom 28. 2. 33[1]) und das Gesetz zur Abwehr politischer Gewalttaten vom 4. 4. 33[2]) führten die Todesstrafe wieder ein, wenn der Täter ein Verbrechen der Eisenbahntransportgefährdung begangen hatte. Die beiden Vorschriften waren eine Notwendigkeit für die damalige gesteigerte politische Hetze, die nicht vor den schlimmsten Verbrechen zurückscheute; durch die Neufassung des § 315 haben sie sich jedoch erübrigt.

Ein besonderes Mittel für die Bestrafung der Eisenbahnangestellten gab der Gesetzgeber dem Richter durch die Vorschriften der §§ 319/20 in die Hand. Wurde nämlich ein Angestellten, der zur Leitung von Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb abgestellt war, wegen einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Eisenbahntransportgefährdung verurteilt, so konnte ihm zugleich die Fähigkeit zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienst oder in einem seiner Zweige abgesprochen werden.

Einige Vertreter der Literatur[3]) betrachten diese Vorschrift nur als eine polizeiliche Maßnahme, dagegen wird von anderen die Meinung vertreten, daß die Bestimmung des § 319 als Nebenstrafe angesehen werden müsse[4]). Auch hinsichtlich der Ausdehnungsmöglichkeiten der Unfähigkeitserklärung herrscht Meinungsverschiedenheit.

Da das Gesetz mehrere Betriebszweige aufführte, glaubten einige Schriftsteller daraus ableiten zu müssen, daß sich die Absprechung der Fähigkeit nur auf einen oder mehrere Betriebszweige erstrecken könne, aber nicht ohne weiteres auf den ganzen Betrieb selbst. Eger[5]) meint also, daß die Unfähigkeitserklärung nur auf den Betriebsdienst allein zu begrenzen sei, dagegen die Fähigkeit zum Kassen-, Büro- oder Schalterdienst keineswegs mit abgesprochen werden könne, da man doch nicht behaupten wolle, daß derjenige, der sich einer Pflichtverletzung im aufreibenden Außenbetrieb zu schulden kommen ließ, deshalb auch ungeeignet sei für die genannten inneren Betriebszweige. Anderer Ansicht sind Meves[6]), Frank[7])

1) siehe § 5 I.
2) siehe § 1 Nr. 3.
3) so Olshausen § 319 N. 1; Frank, Vorb. z. 1. Abschn. I. Teil, A. 1.
4) v. Liszt S. 251, 526; Schwartz a. a. O. S. 2; Oppenh.-Delius a. a. O. S. 7.
5) a. a. O. Lb. 2, 193.
6) a. a. O. Ger.S. 26, 149.
7) a. a. O. § 319.

und Olshausen[8]), die darauf hinweisen, daß sämtliche Dienstzweige derart miteinander verflochten sind und aufeinander einwirken, sodaß sich die Unfähigkeitserklärung auf den gesamten Betrieb erstrecken muß.

§ 320 enthielt die Durchführung der Vorschrift des § 319, denn hier wurde den Vorstehern einer Eisenbahngesellschaft Strafe angedroht, wenn sie nicht sofort die Entfernung eines für unfähig erklärten Angestellten bewirkten. Desgleichen machte sich derjenige strafbar, der trotz Kenntnis der Verurteilung einen solchen Angestellten wieder einstellte, ebenso wie dieser bestraft werden konnte, wenn er eine gleiche Stellung aufs neue annahm.

Beide Gesetzesbestimmungen beseitigte die Strafrechtsnovelle vom 28. 6. 35. Für die Reichsbahnbeamten, die als mittelbare Reichsbeamte anzusehen sind[9]), galten ohnedies die Vorschriften nicht[10]). Die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter kann ja bereits mit Hilfe der §§ 31, 34, 35 und 358 R.Str.G. entzogen werden, abgesehen davon, daß diese Beamten dem Reichsdisziplinarrecht unterstehen[11]).

Für die Nichtbeamten, die Angestellten, kommen nunmehr die allgemeinen Vorschriften über das Berufsverbot, nämlich die §§ 42 l und 145 c R.Str.G. zur Anwendung, welche das Gesetz gegen gefährliche Gewohnheitsverbrecher und über Maßregeln der Sicherung und Besserung[12]) in das Strafgesetzbuch eingefügt hat. Bei der Abgrenzung zwischen Beamten und Angestellten ist aber die weite Ausdehnung des Beamtenbegriffs, wie sie das Reichsgericht[13]) vertritt nicht billigenswert. Es ist nicht schon derjenige Beamter, „der ohne Begründung eines öffentlichrechtlichen Dienstgewaltsverhältnisses zu Dienstverrichtungen, die aus der Staatsgewalt abzuleiten sind und staatlichen Zwecken dienen, berufen wird"[14]), sondern nur der, welcher in ein öffentlichrechtliches Dienst- und Treueverhältnis zur Erfüllung von obrigkeitlichen Aufgaben oder solchen, die die Staatssicherheit berühren, berufen wird.

Die Verhängung des Berufsverbotes ist von verschiedenen Voraussetzungen abhängig. Der Täter muß zunächst wegen eines Verbrechens oder Vergehens, das er unter grobem Mißbrauch seines Berufes oder Ge-

---

8) a. a. O. § 319 N. 1.
9) so R.G. 60, 139; 57, 366.
10) siehe Frank, § 320; Olshausen, § 320, N. 2; Schwartz, a. a. O. § 320; N. 1.
11) hierzu vergl. §§ 23, 31 Reichsbahngesetz v. 30. 8. 24 und § 5 Reichsbahnpersonalgesetz v. 30. 8. 24.
12) vom 24. 11. 1933.
13) vor allem R.G. 60, 139.
14) R.G. 60, 140/41.

werbes oder unter Verletzung seiner ihm kraft seines Berufs oder Gewerbes obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Gefängnisstrafe von mindestens drei Monaten verurteilt worden sein. Derjenige, der seinen Beruf in einem Abhängigkeitsverhältnis ausübt, fällt ebenso unter die Bestimmung wie der, welcher selbständig ist. Ein Mißbrauch des Berufes liegt vor, wenn der Täter den Beruf unter bewußter Mißachtung der ihm innerhalb der Gesamtheit gestellten Aufgabe dazu ausnützt einen dieser Aufgabe zuwiderlaufenden Zweck zu verfolgen.

Die kraft des Berufes obliegenden Pflichten kennzeichnen Schäfer-Schafheutle[15]) treffend in folgender Weise: „Zu den Pflichten in § 42 l gehören vor allem die Pflichten, die das Gesetz unmittelbar an die Ausübung bestimmter Berufe anknüpft. Gesetzlich begründete Pflichten obliegen jemand auch dann kraft seines Berufes, wenn das Gesetz die Pflichten nicht an den Tatbestand der Ausübung eines bestimmten Berufes knüpft, wenn sich aber die Pflichten auf ein Verhalten beziehen, das der Täter zu seinem Beruf gemacht hat."

Ferner kann der Richter das Berufsverbot nur aussprechen, wenn es erforderlich ist um die Allgemeinheit vor weiteren Gefährdungen zu schützen. Ist der Zweck durch eine andere Maßnahme erreichbar, dann ist diese anzuwenden. Außerdem muß im Urteil eine genaue Abgrenzung des ausgesprochenen Berufsverbotes vorgenommen werden.

Für den ausgeschiedenen § 320 tritt § 145 c ein, der wörtlich lautet: „Wer einen Beruf oder ein Gewerbe ausübt oder ausüben läßt, solange ihm dies nach § 42 l untersagt ist, wird ... bestraft." Gleichgültig ist es, ob der Beruf im ganzen Umfang aufgenommen wird, es genügt vielmehr, wenn eine in den Kreis der verbotenen Tätigkeiten fallende Handlung ausgeführt wird. Stellt jemand einen vom Berufsverbot betroffenen Angestellten wieder ein, so ist für ihn im Gesetz keine eigene Strafe vorgesehen. Hier treten dann etwa die Bestimmungen über die Teilnahme[16]) in Kraft oder es genügt in diesen Fällen der Weg einer disziplinarischen Bestrafung.

Wie bereits oben[17]) dargelegt, besteht zwischen der Gefährdung des Verkehrsbetriebes nach § 315 Abs. I und der Straßenbahngefährdung in Absatz II ein großer Unterschied, der selbstverständlich auch in der Straf-

---

15) In: Pfundtner-Neubert, a. a. O. II c 10, S. 22 A. 4.
16) §§ 47 ff. R.Str.G.
17) vergl. oben S. 11 ff.

zumessung seinen Ausdruck findet. Die Straßenbahngefährdung, die bisher durch die Gleichstellung der Straßenbahn mit der Eisenbahn zu den Verbrechen gehörte, wird in Zukunft nur als Vergehen geahndet. Ihre Mindeststrafe beträgt demnach 1 Tag Gefängnis, dagegen kommt bei der Verkehrsgefährdung als mildeste Strafe 1 Jahr Zuchthaus in Betracht. Dieser bedeutende Unterschied in dem Strafmaß für die beiden Delikte, der bei dem Vergleich der Mindeststrafe so recht ins Auge fällt, wirft die Frage auf, ob für die leichten Fälle in § 315 I nicht mildernde Umstände vom Gesetzgeber vorgesehen werden müßten, damit der Richter die Möglichkeit hat im Einzelfall unter die Zuchthausstrafe herunter zu gehen.

Dazu ist folgendes zu sagen. Die Strafzumessung hat vor allem die Tatsache ins Auge zu fassen, daß sich der Täter gegen die Gesamtheit und ihre Lebensbedingungen vergangen hat und daher ihr gegenüber sich verantworten muß. Erst in zweiter Linie fallen andere Umstände, wie die Gesinnung des Täters, der Zweck der Handlung, die Art der Begehung usw. ins Gewicht.

Das Verbrechen der Verkehrsgefährdung ist nun in der Tat ein schwerer Eingriff in die Lebensbedingungen des Volkes durch die Gefährdung so lebenswichtiger Betriebe. Die gerechte Sühne hierfür ist Zuchthausstrafe. Die mildernden Umstände, die auch nicht in der alten Fassung des § 315 vorgesehen waren, begünstigen lediglich ein Abgleiten der Strafe in eine nicht gerechtfertigte Milde.

Zutreffend meint hierzu L. Schäfer[18]), indem er zugleich der kommenden Strafrechtsgestaltung den Weg weist: „Die ordentlichen Strafrahmen sollen künftig in aller Regel zur Anwendung gelangen. Nur in besonderen, seltenen Ausnahmefällen, in denen auch die mildeste ordentliche Strafe noch als zu hart erscheint, muß auf eine mildere als die ordentliche Strafe erkannt werden. Diese Regelung ist ganz unbedenklich, wenn dem Strafrichter, wie beabsichtigt ist, durchwegs weitgespannte ordentliche Strafrahmen zur Verfügung gestellt werden. Sie ist aber auch nötig, weil sonst die Strafrahmen wegen der wenigen besonders leichten Ausnahmefälle nach unten so weit gespannt werden müßten, daß man praktisch zu einer völligen Freistellung des Richters bei der Strafbemessung käme."

---

18) in: Bericht über die Arbeit der amtl. Strafrechtskommission, Berlin 1934, S. 107.